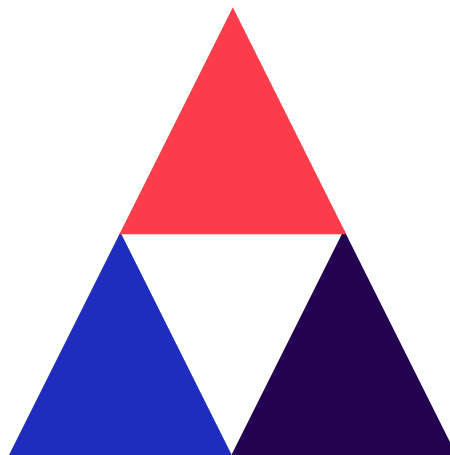




► Note sur les travaux

Réunion technique sur le travail décent dans le secteur ferroviaire
(Genève, 1-5 septembre 2025)



► Table des matières

	Page
Introduction	5
Examen des points à l'ordre du jour.....	7
I. Allocutions d'ouverture.....	7
II. Déclarations des organisations ayant le statut d'observateur	11
III. Discussion point par point	15
Examen du point 1	15
Examen du point 2.....	21
Examen du point 3.....	33
Examen et adoption du projet de conclusions et de recommandations.....	38
Clôture de la réunion	40

Annexes

I. Liste des présentations vidéo brèves sur certaines questions actuelles et nouvelles ayant une incidence sur le secteur ferroviaire.....	43
II. Conclusions et recommandations sur le travail décent dans le secteur ferroviaire	45

► Introduction

La [Réunion technique sur le travail décent dans le secteur ferroviaire](#) s'est tenue du 1^{er} au 5 septembre 2025. À sa 349^e session (octobre-novembre 2023), le Conseil d'administration du Bureau international du travail (BIT) avait approuvé la tenue d'une réunion technique sur le travail décent dans le secteur ferroviaire ([GB.349/POL/3/Décision](#)), et à sa 352^e session, il avait décidé que celle-ci aurait pour objet d'examiner les questions actuelles et nouvelles liées à l'instauration du travail décent dans le secteur ferroviaire, en mettant l'accent sur la sécurité et la durabilité, aux fins de l'adoption de conclusions, parmi lesquelles des recommandations concernant l'action future ([GB.352/POL/2/Décision](#)).

À sa première séance, la réunion a adopté le programme de travail (TMDWRS/2025/2) et les points pour discussion ([TMDWRS/2025/1](#)). La réunion a tenu cinq séances plénières, dont trois ont été consacrées à l'examen des points proposés pour la discussion.

Conformément à l'article 6 du [Règlement des réunions techniques](#), le bureau de la réunion était composé d'une présidente, Mme S. M. Janahi (membre employeuse, Bahreïn), et de trois vice-présidents, élus à la première séance comme suit:

Groupe gouvernemental

Vice-président: M. A. A. T. Pednekar (Inde)
assisté par: M. T. Haq (Bureau)
M^{me} A. Cruz Ross (Bureau)

Groupe des employeurs

Vice-présidente: M^{me} M. A. Martens (Canada)
assistée par: M. L. R. Morales Vélez
M^{me} N. Privee Boudeguer
(Organisation internationale des employeurs - OIE)

Groupe des travailleurs

Vice-président: M. J. A. Sosa (Argentine)
Porte-parole: M. J. Kennedy (Canada)
assistés par: M. A. Praça (Confédération syndicale internationale, CSI)
M. R. Subasinghe and M. D. Akdogan
(Fédération internationale des ouvriers du transport - ITF)

Le secrétaire général de la réunion était M. F. Hagemann (directeur du Département des politiques sectorielles), la secrétaire générale adjointe, M^{me} Y. Arai, et la secrétaire exécutive, M^{me} A. Cruz Ross. M. T. Haq (responsable de l'Unité des transports et des questions maritimes) a fourni des orientations et un appui d'ordre général au cours de la réunion. La coordinatrice des services du secrétariat était Mme M. M. Than Tun. Le représentant du Bureau du Conseiller juridique était M. T. Geckeler.

La réunion a rassemblé 125 participants ([TMDWRS/2025/5](#)) (dont 37 pour cent de femmes), parmi lesquels 55 représentants et conseillers techniques gouvernementaux (issus de 32 États Membres), accompagnés de 11 observateurs gouvernementaux (issus de 8 États Membres), ainsi que 8 représentants et conseillers techniques des employeurs et 23 représentants, conseillers techniques et observateurs des travailleurs, auxquels il convient d'ajouter 5 observateurs d'organisations intergouvernementales et 13 observateurs d'organisations non gouvernementales internationales.

► Examen des points à l'ordre du jour

I. Allocutions d'ouverture

1. La présidente ouvre la Réunion technique sur le travail décent dans le secteur ferroviaire et souhaite la bienvenue aux participants; elle souligne que le consensus et la collaboration sont importants si l'on veut assurer le succès des travaux et aboutir à la formulation de recommandations concernant l'action future. La réunion offre une occasion unique de mettre en commun des expériences, des bonnes pratiques et les enseignements tirés en ce qui concerne les questions actuelles et nouvelles ayant une incidence sur la réalisation du travail décent dans un secteur fondamental pour la mobilité. Le transport ferroviaire a joué un rôle de premier plan dans l'histoire, imprimant sa marque sur la géographie économique, politique et sociale, avant d'être supplanté par le transport routier. Depuis quelques dizaines d'années, le secteur est en mutation, sous l'effet de l'augmentation des besoins, de la concurrence, des nouvelles technologies, de l'innovation et de formes d'organisation du travail inédites. L'oratrice affirme qu'il faut préserver les excellents acquis du secteur en matière de sécurité, malgré les difficultés financières et économiques existantes, et elle souligne qu'il importe de se doter de cadres de gouvernance propres à générer des possibilités d'emploi décent et d'assurer le respect des principes et droits fondamentaux au travail. En outre, il est essentiel de créer un environnement propice, capable d'attirer les investissements dans l'infrastructure, le matériel roulant et la technologie, afin que le secteur continue de créer des emplois de qualité. La réunion offre un cadre idéal pour définir la voie à suivre au moyen du dialogue social. L'oratrice invite les mandants à mettre en commun leurs connaissances et leurs compétences afin de promouvoir le travail décent et des transitions justes fondées sur l'innovation et sur des objectifs environnementaux.
2. Le secrétaire général souhaite la bienvenue aux participants, notamment aux représentants des gouvernements et des organisations internationales qui assistent à une réunion organisée par le BIT pour la première fois. Cette rencontre arrive à point nommé si l'on considère le rôle clé des chemins de fer pour des transports durables et leur apport en vue de la réalisation des objectifs climatiques. L'orateur relève à cet égard que ce n'est pas la première fois que l'OIT s'intéresse aux aspects relatifs au travail décent dans le secteur ferroviaire, puisqu'en 1939 déjà, l'Organisation s'était penchée sur la question de la réduction du temps de travail des cheminots, alors que d'autres réunions étaient consacrées au rail en 1966, 1980 et 1994. Il ajoute que la présente assemblée coïncide avec une période de grande transformation pour le secteur, dont il rappelle qu'il revêt une importance stratégique pour le développement économique et qu'il occupe une place centrale dans le transport de voyageurs et de marchandises. Si la concurrence avec les autres modes de transport s'accroît, le rail figure toujours parmi les moyens de locomotion les plus sûrs, position qu'il s'efforce de conserver, tout en fournissant des conditions de travail sûres et salubres. Par ailleurs, le secteur ferroviaire a entamé une transition juste, qui doit permettre d'atteindre des objectifs environnementaux, et qui suppose de recycler la main-d'œuvre et d'adopter des mesures en vue de remédier aux déficits de compétences. Dans un autre registre, les cheminots sont exposés à certains risques – fatigue, stress, bruit, vibrations, pollution de l'air, combustibles, stress thermique, violence, harcèlement et conditions d'hygiène insuffisantes. La réunion permettra de faire le point de la situation dans le secteur en se plaçant dans la perspective de la justice sociale et de l'Agenda du travail décent, et en s'appuyant sur les normes internationales du travail, sur les déclarations et outils de l'OIT ainsi que sur le dialogue social. L'orateur rappelle que, dans le cadre de la Décennie des Nations Unies pour les transports

durables, qui doit débiter en 2026, il est considéré que les transports sont déterminants pour le développement durable et qu'ils joueront un rôle clé dans l'action visant à relever les défis mondiaux, tels que le changement climatique, la santé, le bien-être et la mise en place d'une infrastructure inclusive et résiliente.

3. La secrétaire exécutive de la réunion présente brièvement le contenu du rapport soumis pour discussion (TMDWRS/2025), que le Bureau a élaboré afin qu'il fournisse une base de travail aux délibérations. Dans le respect du principe «Unis dans l'action», ce rapport rend compte de l'apport de plusieurs instances intergouvernementales, parmi lesquelles la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) et la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), ainsi que deux entités établies en vertu de conventions sur le transport ferroviaire, à savoir l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD). Dans une première partie, le document fait le point des tendances et faits nouveaux dans le secteur, et il décrit les cadres de gouvernance qu'on y observe ainsi que les grands enjeux qui le caractérisent sur le plan international, tout en présentant des éléments sur sa composition, sa structure et l'emploi en son sein. Dans une deuxième partie, il détaille les «questions actuelles et nouvelles liées à l'instauration du travail décent dans le secteur ferroviaire, en mettant l'accent sur la sécurité et la durabilité». Dans une troisième partie, il présente les aspects et pratiques liés au travail qui peuvent favoriser la réalisation du travail décent, en vue de redynamiser le secteur ferroviaire et de le rendre plus durable, appelant l'attention, notamment, sur les droits et les environnements favorables, ainsi que sur les investissements dans le capital humain et dans la sécurité.
4. La vice-présidente employeuse indique que le rapport donne un aperçu utile du secteur, notamment en ce qui concerne les structures de ce dernier en matière de gouvernance et de gestion de la main-d'œuvre. Cependant, elle estime qu'il ne contient pas suffisamment de données relatives à la productivité, à la compétitivité et au poids économique du rail, un élément regrettable qui restreint son intérêt en tant qu'outil d'orientation pour la politique et les investissements. Elle juge également que les perspectives présentées ne sont pas toujours équilibrées; ainsi, les informations relatives à certains événements, tels que le déraillement de Hatfield, émanent exclusivement des travailleurs ou de sources journalistiques, sans que les rapports d'enquête officiels soient cités directement, alors que certaines affirmations – relatives au niveau de stress par exemple – ne semblent pas suffisamment étayées. Par ailleurs, l'oratrice suggère au Bureau de prévenir les participants lorsque des documents informels sont publiés, afin que ceux-ci puissent être exploités comme il convient.
5. Elle rappelle que le secteur ferroviaire a façonné l'économie et les sociétés autrefois, contribuant notamment à la révolution industrielle, et qu'il continue de créer des emplois, de soutenir la compétitivité et de promouvoir le développement durable. En outre, les transports ferroviaires sont efficaces sur le plan énergétique, et ils participent à la réduction des émissions de carbone. L'oratrice souligne également la contribution du secteur à la sécurité, à la mobilité et à l'équité, tout en relevant qu'un certain nombre de défis y ont toujours cours, citant à cet égard l'importance des besoins d'investissements en capitaux, les contraintes réglementaires, le caractère limité de la concurrence, les déficits de financement et la rigidité du cadre public. Elle ajoute que l'arrivée de technologies plus écologiques, la numérisation et la décarbonation font évoluer le rail et créent de nouvelles possibilités, mais aussi de nouveaux défis liés aux qualifications de la main-d'œuvre et aux stratégies d'adaptation.
6. Les employeurs sont conscients du rôle qui leur revient dans l'action visant à faire en sorte que la transformation du secteur se fasse de façon efficace, innovante et équitable. Il convient de créer un environnement favorable, capable de promouvoir la concurrence, l'investissement et

l'innovation, ainsi que des entreprises durables, et ce au moyen d'un dialogue social efficace. Par ailleurs, il est crucial d'investir dans les compétences, d'œuvrer pour l'égalité des genres et l'inclusion des personnes en situation de handicap, et de se tourner vers des technologies plus écologiques. L'intervenante se réjouit à la perspective d'une participation tripartite constructive, et elle engage le Bureau à proposer des conclusions provisoires et des recommandations concrètes, qui devront être fondées sur le consensus, rendre compte de la diversité des situations et reposer sur une analyse solide, afin que le rail conserve son rôle fondamental en vue d'un développement durable et inclusif.

7. Le vice-président travailleur salue le rapport, qu'il juge exhaustif, et se dit convaincu qu'un esprit de collaboration constructif permettra d'aboutir à des conclusions consensuelles tournées vers l'avenir. Tous les travailleurs du rail sont essentiels à la sécurité et à la durabilité des services et méritent d'être respectés et d'avoir accès au travail décent. Ces travailleurs exercent des métiers très variés: ils sont conducteurs, mécaniciens, aiguilleurs, techniciens de maintenance, agents en gare, contrôleurs, agents à bord des trains, ou encore agents de nettoyage. La sécurité est la priorité numéro un du secteur: tout accident est un accident de trop. Les cas de déraillements et de collisions survenus récemment dans différentes régions montrent que la fatigue, les sous-effectifs et le report des travaux d'entretien se soldent par des pertes de vies humaines. En plus des accidents, les travailleurs du rail sont exposés à des risques chimiques, liés notamment aux émissions des moteurs diesel, aux poussières de ballast et aux solvants, de même qu'à des risques psychosociaux, parmi lesquels on peut citer les violences dirigées contre le personnel, le stress induit par le travail isolé ou les syndromes de stress post-traumatique survenant à la suite d'accidents. En 2022, l'OIT a inscrit le droit de bénéficier d'un milieu de travail sûr et salubre parmi les principes et droits fondamentaux au travail; aujourd'hui, il faut transformer ce principe en réalité dans le secteur. Un régime de propriété d'État et des investissements prévisibles sont essentiels pour garantir la sécurité, la stabilité de l'emploi et la qualité du service. L'orateur dénonce à cet égard les méthodes fondées sur la fragmentation, l'externalisation et les concessions portant sur des durées réduites, qui tirent les normes vers le bas et introduisent une dualité au sein de la main-d'œuvre, et il rappelle que le rail est un bien commun qui doit être administré dans l'intérêt général. Il appelle à l'inclusion obligatoire de clauses de travail lors de la passation de marchés, conformément aux dispositions de la convention (n° 94) sur les clauses de travail (contrats publics), 1949.
8. La pénurie de personnel, les sous-effectifs et le vieillissement de la main-d'œuvre constituent des défis de taille. L'orateur préconise une gestion de la fatigue fondée sur des données scientifiques, l'établissement de tableaux de service garantissant la sécurité, des dotations en personnel adaptées, ainsi que des systèmes d'apprentissage de qualité, associés à des programmes de formation tout au long de la vie, afin d'attirer les jeunes recrues. Il souligne l'importance de l'égalité et de l'inclusion, en appelant l'attention sur la sous-représentation des femmes dans le secteur et sur la nécessité d'éliminer d'urgence les éléments qui font obstacle à leur présence et leur progression de carrière, tout en luttant contre la violence et le harcèlement. À cet effet, l'orateur appelle instamment les États Membres à ratifier la convention (n° 190) sur la violence et le harcèlement, 2019. Il importe également de protéger les travailleurs migrants, ainsi que les travailleurs en situation de handicap, la Charte sur le handicap dans le secteur ferroviaire de l'ITF fournissant à cet égard un outil bienvenu.
9. Il est crucial de protéger les droits fondamentaux au travail, y compris la liberté syndicale et le droit de négociation collective, et ce pour tous les travailleurs, quelle que soit leur situation au regard de l'emploi. Dans de nombreuses régions du monde, les cheminots sont privés de leurs droits, notamment du droit de grève, ce qui les empêche de lutter efficacement pour leur sécurité, leur emploi et leurs conditions de travail. L'orateur se dit favorable à l'instauration d'un dialogue

social institutionnalisé à l'échelle de l'entreprise, ainsi qu'aux échelons sectoriel et national, et il relève qu'il n'existe aucune structure tripartite internationale dans le secteur ferroviaire, contrairement à ce que l'on peut observer dans les autres branches du transport. Il recommande d'instaurer des cadres de régulation mondiaux, sur le modèle de ceux qui existe dans d'autres secteurs, ainsi que des normes internationales portant spécifiquement sur les chemins de fer, et il appelle l'OIT à renforcer sa coopération avec la CEE-ONU, la CESAP et d'autres instances internationales.

10. Compte tenu des effets du changement climatique sur les chemins de fer et la sécurité des travailleurs, notamment du fait des phénomènes météorologiques extrêmes, la résilience climatique doit être incluse dans l'Agenda du travail décent applicable au secteur. Les cheminots sont en première ligne lorsque les rails sont arrachés par les inondations ou déformés par les vagues de chaleur, ou lorsque des faits météorologiques exceptionnels perturbent le service. De tels phénomènes ont déjà été à l'origine d'interruptions de service majeures, dont le coût s'est monté à plusieurs milliards, le personnel ferroviaire étant souvent tenu alors de fournir les premiers secours, dans des conditions dangereuses. Sous l'effet de la numérisation et de la décarbonation, le rail se transforme; des mesures pour une transition juste sont nécessaires pour faire en sorte que l'évolution technologique crée des emplois de meilleure qualité, sans porter préjudice à l'emploi et à la sécurité. Sur ce point particulier, l'orateur se félicite de l'analyse présentée par le Bureau en ce qui concerne l'effet des restructurations et de l'externalisation sur les salaires, la sécurité de l'emploi, les compétences et la performance opérationnelle. Il souligne que le financement doit être stable et durable, en rappelant que le manque de prévisibilité de l'investissement nuit à la sécurité et aux compétences, et il exhorte les gouvernements à s'engager à fournir des fonds sur le long terme et à renoncer aux politiques d'austérité. Les mesures visant à redynamiser le secteur ferroviaire doivent également promouvoir le travail décent et mettre l'accent sur la responsabilité des pouvoirs publics, sur les dotations en effectifs, qui doivent permettre d'assurer la sécurité, ainsi que sur l'existence de droits bien établis et la présence de syndicats solides. L'orateur appelle à un dialogue tripartite afin de construire un secteur sûr, durable et axé sur les travailleurs.
11. Le vice-président gouvernemental affirme que les chemins de fer jouent un rôle essentiel pour le développement économique, la connectivité et l'intégration des réseaux de transport, notamment pour les longues distances et dans les pays qui comptent des régions isolées. Certains gouvernements ont déjà mis l'accent sur la modernisation et investi à cet effet, mais d'autres doivent encore consentir des investissements à grande échelle, malgré des ressources limitées. L'orateur souligne l'importance de la coopération internationale et de la normalisation pour accroître l'efficacité et l'interopérabilité, et il relève que les gouvernements procèdent actuellement à la révision de leurs cadres juridiques et institutionnels, en vue de garantir la sécurité, la sûreté, la durabilité et la résilience, mais qu'ils doivent répondre aux besoins liés à la mobilité et aux échanges commerciaux avec des subventions et des budgets restreints et alors que les plafonds d'endettement sont limités. Pour maintenir la compétitivité du secteur, mais aussi pour des raisons stratégiques et environnementales, les gouvernements doivent trouver un juste équilibre dans les transferts modaux entre rail, route et transport aérien. L'intervenant note que, dans le sillage de la pandémie de COVID-19, il faut adopter des mesures supplémentaires pour aider les entreprises et les travailleurs, notamment en ce qui concerne les transferts de technologie.
12. Les entreprises ferroviaires publiques et privées cherchent à promouvoir des milieux de travail sûrs et salubres en adaptant leurs cadres normatifs. Les programmes axés sur la création d'emplois, les mesures visant à faire respecter les droits des travailleurs et l'actualisation des exigences en matière de formation peuvent contribuer à la promotion du travail décent. Lors de

la réunion, les délibérations devraient porter sur des questions telles que la durabilité, la participation des travailleurs, l'investissement dans le capital humain et la viabilité du secteur sur le long terme, compte tenu de la transition écologique, des changements technologiques et des évolutions structurelles. Les nouvelles technologies et les objectifs environnementaux auront des répercussions considérables sur l'emploi dans le secteur. Il importe de mettre l'accent sur l'interopérabilité et d'harmoniser les opérations et la signalisation. Il est essentiel également de se doter de structures de dialogue social et de respecter le droit de négociation collective. Les nouveaux modèles économiques ont des effets considérables sur la sécurité de l'emploi, la sécurité et la santé, ainsi que sur la capacité à attirer des candidats et à fidéliser les effectifs. Ces dernières années, le départ d'une main-d'œuvre qualifiée a créé des défis importants et exacerbé les problèmes existants, à savoir, notamment, les pénuries de compétences, les lacunes en matière de formation et l'inadéquation des infrastructures. L'orateur appelle à une mise en commun des bonnes pratiques sur ces points.

13. Le représentant du gouvernement de la Türkiye souligne l'importance des cadres réglementaires et des cadres stratégiques, notamment dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail. Le secteur ferroviaire turc a fait des progrès notables, parmi lesquels figurent notamment l'instauration de systèmes de signalisation modernes et l'adoption de normes de sécurité conformes à la réglementation de l'Union européenne sur les lignes à grande vitesse, une diminution du nombre d'accidents, y compris grâce aux projets menés à bien avec le soutien de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, ainsi qu'une amélioration des conditions de travail, à l'issue de négociations entre syndicats et patronat, des investissements en faveur des lignes électrifiées et des lignes à grande vitesse et l'amélioration de la durabilité environnementale et de l'efficacité énergétique. L'orateur fait état en outre d'investissements importants dans les sources d'énergie vertes au niveau national, et il affirme que le gouvernement de Türkiye attache une grande importance au dialogue social, à la collaboration et à l'innovation aux fins de l'action visant à relever les défis actuels et promouvoir le développement durable du secteur ferroviaire.

II. Déclarations des organisations ayant le statut d'observateur

14. Un représentant de la CEE-ONU présente la contribution de son organisation à la promotion du développement durable et de l'intégration économique, contribution qui passe notamment par l'élaboration de normes et d'instruments juridiquement contraignants en vue de faciliter la collaboration internationale, en particulier dans le domaine des transports intérieurs, et il signale qu'une nouvelle convention sur le transport international ferroviaire des marchandises est en cours d'élaboration. L'organisation, qui promeut l'interopérabilité et certains instruments juridiques, tels que l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer et l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes, fait porter ses efforts notamment sur l'amélioration de la connectivité et de l'interopérabilité, l'harmonisation législative, un appui visant à aider les États à réaliser le transfert modal vers le rail et la promotion du rôle des chemins de fer dans le transport intermodal et la décarbonation, y compris sous la forme de règles types visant à soutenir l'investissement dans le matériel roulant. Les travaux de la CEE-ONU en matière de transport durable visent également à renforcer la résilience face au changement climatique et aux risques, à promouvoir l'innovation, notamment sous la forme de systèmes ferroviaires intelligents, d'attelages automatiques numériques, de nœuds de transport de voyageurs harmonisés, et à améliorer la sécurité en luttant contre la traite des êtres humains dans le secteur. En outre, l'organisation promeut le travail décent, la sécurité au travail et les approches centrées sur l'humain, elle coadministre le Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins

de transport, et elle publie des lignes directrices sur le transport de marchandises, l'automatisation et la numérisation, en mettant l'accent sur l'éducation, sur la formation et sur les conditions de travail.

15. La secrétaire exécutive de la réunion fait lecture d'une déclaration rédigée et envoyée par la CESAP, dans laquelle il est question d'une étude réalisée par cette instance, qui porte sur le rôle des femmes dans le transport ferroviaire, notamment sur la situation en Asie du Sud-Est, où le taux de femmes au sein de la main-d'œuvre reste inférieur à la moyenne mondiale. Si les gouvernements prennent des mesures en vue d'accroître la participation économique des femmes au secteur ferroviaire, d'importantes lacunes demeurent, notamment en ce qui concerne les données relatives à la représentation des femmes. Selon les conclusions de l'étude, une présence accrue des femmes améliorerait l'inclusivité de la main-d'œuvre du secteur tout en renforçant sa compétitivité (grâce à un élargissement du vivier de talents, un renforcement de l'innovation et une amélioration de la performance organisationnelle). Des recommandations sur l'action à mener ont été élaborées sur la base de cette étude, qui portent sur le recrutement, la sélection, l'évolution de carrière, l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée, la sûreté et la sécurité. Pour la plupart, les mesures envisagées sont peu coûteuses et rapides à mettre en place, notamment celles qui consistent à associer des femmes aux processus de recrutement, anonymiser les CV ou proposer des modalités de travail flexibles. Investir dans la participation des femmes servirait l'intérêt des travailleurs, des usagers des chemins de fer et de l'économie tout entière, tout en rendant les transports plus inclusifs. Les recommandations formulées pourraient être appliquées dans toute la région Asie-Pacifique.
16. Un message vidéo d'un représentant du Forum international des transports (OCDE-FIT) est diffusé. Le secteur ferroviaire est essentiel pour soutenir la connectivité tout en réduisant les émissions et en renforçant la sécurité. Selon les prévisions, la demande de transport totale devrait doubler d'ici 2060, et le transport interurbain de voyageurs devrait connaître une croissance particulièrement rapide. De ce fait, des politiques bien conçues sont nécessaires pour permettre au secteur de répondre à la demande et renforcer sa résilience. Face à des changements technologiques rapides, le secteur doit veiller au bien-être et à la dignité de sa main-d'œuvre et promouvoir les opportunités et les compétences. Quant à la numérisation, il est vraisemblable qu'elle aura des répercussions considérables sur l'emploi dans le secteur des transports, si bien qu'il faudra, pour une transition juste, adopter en parallèle des mesures visant à aider les travailleurs à actualiser leurs compétences; le dialogue social est essentiel pour atteindre cet objectif. Dans ses travaux sur l'intelligence artificielle, l'OCDE-FIT se concentre sur les moyens qui permettraient de renforcer l'efficacité et la sécurité, tout en cherchant à évaluer les risques pour l'emploi, pour les conditions de travail et pour l'inclusion. Les pouvoirs publics jouent un rôle clé dans l'action à mener pour que l'automatisation et l'intelligence artificielle soient mises au service de la création d'emplois décents et pour que tous les groupes sociaux en tirent profit. L'orateur indique que le prochain sommet annuel de son organisation, qui se tiendra à Leipzig du 6 au 8 mai 2026, portera sur la question du financement pour des transports résilients.
17. Un représentant de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) décrit l'action menée par cette organisation pour renforcer la durabilité et la sécurité du rail, en soulignant que celle-ci s'attache à promouvoir le travail décent dans le secteur ferroviaire. L'ERA est chargée principalement de délivrer des certificats en matière de sécurité, d'autoriser les véhicules et d'agréer les sites ferroviaires, conformément au système européen de gestion du trafic ferroviaire, dans l'objectif plus général de bâtir un système de chemins de fer sûrs, durables et continus à l'échelle européenne. Ses domaines d'intervention les plus importants sont la promotion d'une approche harmonisée à l'échelle européenne, le suivi des autorités nationales responsables de la sécurité et la promotion de la mise en œuvre de méthodes de sécurité

communes dans les États membres. En outre, l'ERA fournit des orientations, des formations et des suivis en vue de faciliter la mise en œuvre et le respect des règles.

18. Une représentante de l'OTIF décrit brièvement les travaux menés par cette organisation pour promouvoir, améliorer et faciliter le trafic international par chemin de fer. Les activités de l'OTIF portent essentiellement sur les aspects suivants: l'interopérabilité technique, avec des efforts visant à garantir la sécurité et l'efficacité des opérations ferroviaires transfrontalières grâce à des normes techniques harmonisées élaborées conjointement avec l'Union européenne; l'élaboration d'une réglementation relative au transport international de marchandises dangereuses, afin de garantir la sécurité et de prévenir les accidents et autres dommages, notamment dans le cadre de travaux visant à harmoniser la législation internationale dans le domaine entrepris conjointement avec la CEE-ONU; et, enfin, le droit des contrats ferroviaires, en particulier la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires ainsi que les règles uniformes concernant les voyageurs (RU CIV) et les marchandises (RU CIM) qui y sont associées. Le service juridique de l'organisation assume également des fonctions de dépositaire, et un comité ad hoc sur les affaires juridiques et la coopération internationale se réunit deux fois par an.
19. Dans un message vidéo, le directeur général de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) présente l'action menée par cette organisation pour promouvoir la coopération internationale et la normalisation dans le secteur en rassemblant les professionnels du rail et les institutions ferroviaires autour de normes, de pratiques et d'objectifs communs. L'UIC, qui compte aujourd'hui plus de 210 membres – un nombre en forte augmentation par rapport au siècle dernier –, est une organisation fondée sur des principes d'unité, de solidarité et d'universalité, qui a pour mission principale d'œuvrer pour la sécurité, la durabilité, la protection des droits des travailleurs, la promotion d'une transition juste, le dialogue social et la lutte contre les déficits de compétences, en vue de l'édification d'un secteur ferroviaire robuste, sûr et durable à l'échelle mondiale. Pour ce faire, l'UIC s'applique principalement à élaborer des normes et des spécifications techniques internationales, afin de garantir une interopérabilité complète, à créer des plateformes permettant la mise en commun des bonnes pratiques, grâce à des analyses comparatives, des échanges entre pairs et une innovation collaborative, et à promouvoir le train en tant que solution à faibles émissions de carbone face au changement climatique, en vue de décarboner l'économie et de contribuer à la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) de l'Organisation des Nations Unies (ONU). L'orateur mentionne à cet égard plusieurs activités conformes aux ODD relatifs au travail décent, à la lutte contre le changement climatique et à l'égalité entre les femmes et les hommes, notamment des mesures visant à garantir des environnements de travail favorables, dans lesquels les risques sont réduits et la dignité des travailleurs protégée, des initiatives visant à encourager les organisations membres à se fixer des objectifs ambitieux en matière environnementale, ainsi que des mesures visant à promouvoir la présence des femmes au sein de tous les métiers du rail et à garantir des services ferroviaires inclusifs et accessibles. L'UIC s'attache également à promouvoir le partage des connaissances, la collaboration transfrontalière et l'élaboration conjointe de lignes directrices pratiques, qui doivent répondre à l'intérêt de toutes les parties prenantes du secteur ferroviaire. En favorisant le dialogue et la coopération, elle contribue à créer un environnement qui permet de mettre en commun des connaissances, d'adopter de bonnes pratiques et de continuer d'innover dans le secteur, tout en faisant du travail décent une priorité. Ces réalisations reflètent les piliers de l'Agenda du travail décent de l'OIT, à savoir les droits au travail, la protection sociale, le dialogue social et la création d'emplois. L'action de l'UIC a contribué à garantir que le secteur ferroviaire continue de fournir des emplois décents, permettant aux travailleurs concernés de s'épanouir, de développer leurs compétences et de contribuer à une mobilité sûre, durable et efficace. Une action visant tout à la fois l'instauration d'une culture de la sécurité, la durabilité, l'égalité des genres et le dialogue social

permettrait de renforcer le travail décent dans le secteur ferroviaire et de bâtir un avenir sûr, résilient, inclusif et durable.

20. Le directeur exécutif de la Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER) présente la mission et les grandes priorités de son organisation, en soulignant que celle-ci est très attachée à la réalisation du travail décent, en vue de promouvoir un secteur ferroviaire durable et fiable. La CER, association patronale de premier plan, qui rassemble près de 70 entreprises ferroviaires en Europe, a mis le dialogue social au cœur de sa démarche, ce qui a débouché sur l'élaboration de plusieurs recommandations et accords importants, qui portent sur divers aspects, tels que les compétences des conducteurs de train, la réglementation transfrontalière sur les questions relatives au travail, le temps de travail et les périodes de repos, ou encore l'égalité des genres. L'orateur renvoie plus particulièrement à cet égard à la conclusion par les partenaires sociaux européens, en 2021, d'un accord historique sur la question de l'égalité des genres, l'accord «Women in Rail» (les femmes dans le secteur ferroviaire), qui visait à promouvoir l'égalité entre femmes et hommes et à renforcer la présence des femmes au sein de la main-d'œuvre ferroviaire. La CER s'efforce également d'améliorer les conditions de travail en favorisant la conciliation entre vie professionnelle et vie privée, notamment par des mesures relatives aux horaires flexibles, au travail à temps partiel et au télétravail, ainsi qu'aux congés parentaux et aux congés pour proches aidants, mais aussi de promouvoir et soutenir une culture du travail flexible et d'attirer une main-d'œuvre motivée.
21. Le secrétaire général de l'Association latino-américaine des chemins de fer (ALAF) déclare que son organisation, qui rassemble des compagnies et des acteurs du secteur ferroviaire d'Amérique latine et de la péninsule ibérique, œuvre en faveur de transports ferroviaires sûrs, efficaces et viables économiquement, afin de soutenir l'intégration et le développement régionaux. L'association collabore avec les autorités régionales et nationales afin de promouvoir la coopération technique, la mise en œuvre de politiques favorables au rail dans le domaine des transports, l'adoption de mesures de protection de l'environnement, une concurrence loyale, les transports transfrontaliers et l'intégration multimodale, notamment au moyen de corridors ferroviaires, ainsi que les mesures visant à protéger le patrimoine ferroviaire de la région. Ses interventions stratégiques visent notamment à promouvoir la coopération technique sur des questions comme l'harmonisation des normes techniques, le développement des infrastructures et la réglementation relative à la sécurité; élaborer des cadres législatifs permettant de rendre les systèmes ferroviaires plus sûrs et plus équitables; faire le lien avec des institutions financières aux fins du financement de projets visant à développer les infrastructures dans la région; et collaborer avec des établissements universitaires, notamment en vue de la création d'un réseau d'experts des transports au niveau régional. Une plateforme en ligne consacrée au secteur a également été créée afin de faciliter les échanges et de promouvoir la participation via les réseaux sociaux. En outre, l'ALAF réalise des études, publie des documents statistiques et techniques et organise des séminaires, des ateliers et des formations. Par ailleurs, elle collabore étroitement avec d'autres entités latino-américaines ou européennes, notamment l'Union internationale des chemins de fer, sur des sujets relatifs au domaine, tels que les normes techniques et le transport de marchandises dangereuses. De façon générale, elle cherche par son action à renforcer les capacités et à promouvoir le développement des infrastructures dans la région, notamment avec le soutien de la Banque mondiale et d'autres institutions.

III. Discussion point par point

Examen du point 1

Quelles sont les problématiques actuelles et nouvelles qui ont eu le plus d'incidence sur la réalisation du travail décent dans le secteur ferroviaire, compte tenu des aspects suivants: cadres réglementaires et stratégiques; propriété, gestion, structure; sécurité des transports; financement, investissement et contexte économique; transition juste; innovation; et interopérabilité transfrontière ou régionale.

22. Le porte-parole du groupe des travailleurs rappelle qu'aucun cadre réglementaire international contraignant n'est applicable dans le secteur ferroviaire. Contrairement à ce qui prévaut dans les secteurs aérien et maritime, celui-ci reste régi par un ensemble de cadres régionaux disparates, plutôt que par un système harmonisé à l'échelle mondiale. L'orateur appelle l'OIT à élaborer des normes internationales pour le rail. Des droits comme la liberté syndicale et le droit de négociation doivent être garantis au plan national, et les clauses relatives au travail doivent être obligatoires lors de la passation de marchés publics ou de l'octroi de concessions. Il est également impératif de garantir un milieu de travail sûr et salubre, en tant que principe et droit fondamental au travail, et ce en s'appuyant sur des obligations contraignantes et des comités de sécurité paritaires et en assurant la participation des travailleurs. Les chemins de fer sont un bien commun, et un régime de propriété d'État constitue le cadre le plus fiable pour assurer la sécurité des opérations, la prévisibilité des investissements, l'intégration et la planification du système et la stabilité des effectifs. La fragmentation et l'externalisation brouillent les chaînes de responsabilité, elles affaiblissent les systèmes de gestion de la sécurité et elles introduisent une dualité au sein de la main-d'œuvre. En cas de recours à des modèles de travail contractuel, la législation et les dispositions des contrats doivent garantir la continuité de l'emploi et le respect des conventions collectives et établir clairement les responsabilités en matière de sécurité.
23. La sécurité ferroviaire demande des décisions stratégiques volontaristes en ce qui concerne les dotations en effectifs, une gestion de la fatigue, une maintenance rigoureuse et une culture fondée sur l'équité, qui permette aux travailleurs de signaler les risques sans craindre les représailles. Une enquête menée par l'ITF en 2025 a établi que les situations de sous-effectif chroniques étaient associées à une hausse du nombre d'accidents, à des lacunes en matière d'inspection et de formation et à une prise en compte insuffisante des besoins particuliers des femmes en lien avec la sécurité. Selon des données présentées dans un numéro de la revue *Global Railway Review*, publié par l'ITF en 2021, les effectifs ferroviaires ont diminué dans près de 70 pour cent des pays, les agents de billetterie et de maintenance étant les plus touchés. Les situations dans lesquelles le conducteur ou l'agent sont seuls à leur poste, la suppression des chefs de train et le recours prématuré à l'intelligence artificielle, sans consultation véritable, sans évaluation exhaustive des risques, et en dehors du contrôle de l'État, compromettent également la sécurité. Certains incidents enregistrés en Europe récemment, la collision ferroviaire survenue en Allemagne en 2023, par exemple, ont montré à quel point il pouvait être coûteux, sur le plan économique, et risqué pour la sécurité des travailleurs, de réduire les effectifs, d'externaliser des fonctions essentielles sous l'angle de la sécurité ou de reporter les investissements dans les infrastructures et la maintenance. L'orateur rappelle que la charte de l'ITF sur la technologie et le travail décent énumère par ailleurs un certain nombre de droits directement associés à la gestion de la sécurité ferroviaire. Avant d'introduire de nouvelles technologies, il faut évaluer de façon approfondie les risques qui en découlent et leurs conséquences pour la main-d'œuvre, avec la pleine participation des syndicats. Les travailleurs doivent garder le contrôle des opérations qui revêtent une importance critique pour la sécurité, et la question de la gouvernance des données doit faire l'objet de négociations. L'externalisation, la précarisation de la main-d'œuvre et le travail

atypique compromettent la sécurité et sont susceptibles d'accroître les risques de violence et de harcèlement, en particulier aux dépens des travailleuses. L'orateur affirme qu'il faut fixer les horaires de travail en se fondant sur des données scientifiques, de sorte à prévenir la fatigue, tout en encadrant les heures supplémentaires et en veillant au plein respect des périodes de repos, conformément aux normes internationales du travail. Il faut aussi assurer l'accès à des installations sanitaires adéquates, telles que définies par la charte de l'ITF sur l'assainissement, adopter des mesures tenant compte des considérations de genre et fournir des équipements de protection individuelle adaptés, tout en veillant à ce que les effectifs soient complets pour toutes les opérations. L'orateur souligne encore qu'il faut offrir des emplois décents, qui doivent être fondés sur des relations de travail directes, et auxquels la négociation collective doit être applicable, de même que des normes rigoureuses en matière de sécurité et de santé au travail. En outre, il faut désigner des comités de sécurité et de santé au travail officiels sur les lieux de travail, ainsi que des représentants élus, chargés de ces questions, afin de garantir la pleine représentation des femmes. La sécurité du secteur ferroviaire passe par le travail décent, la sécurité de l'emploi et une main-d'œuvre qualifiée et motivée.

24. S'agissant du financement, les apports financiers fragmentés et irréguliers compromettent la sécurité et la qualité du service. Les lacunes en matière d'investissement se traduisent par un matériel roulant vieillissant, une signalisation obsolète et des reports dans le renouvellement du matériel, et les mesures d'austérité réduisent les budgets alloués au recrutement et à la formation. Il faut des plans directeurs pour des transports durables ainsi que des plateformes de financement pour l'action climatique au niveau national, afin d'amener les investissements aux niveaux requis par les objectifs environnementaux ou liés au travail décent. Des investissements publics stables, prévisibles et pluriannuels sont également essentiels pour assurer la productivité, réduire la congestion et réaliser les objectifs en lien avec le changement climatique. Les niveaux de financement actuels, en particulier dans le Sud global, ne répondent pas aux besoins. Des fonds publics et des flux de financement réservés, convenus dans le cadre d'un dialogue social, offrent un meilleur rapport qualité-prix, et ils permettent d'atteindre un meilleur niveau de sécurité et de protection des travailleurs. Lorsqu'un financement mixte est nécessaire, il faut que celui-ci soit absolument transparent et que son effet sur l'emploi, sur la sécurité et sur les conditions de travail soit évalué à chaque étape, sous le contrôle des travailleurs et de la collectivité. Pour une transition juste, il faut mener des consultations à un stade avancé, évaluer précisément les répercussions potentielles sur l'emploi, prévoir des temps de formation rémunérés et offrir des garanties pour ce qui est du redéploiement des travailleurs et de la protection du revenu.
25. Compte tenu du vieillissement de la main-d'œuvre, et parce qu'il faut attirer une nouvelle génération de travailleurs qualifiés dans le secteur ferroviaire, il est essentiel d'investir dans l'apprentissage et dans des conditions de travail décentes, conformément aux Principes directeurs pour une transition juste vers des économies et des sociétés écologiquement durables pour tous de l'OIT, et ce au moyen de fonds publics. L'action en matière d'innovation et de changement technologique doit être guidée par des objectifs clairs, à savoir: améliorer les résultats en matière de sécurité, renforcer les compétences, et créer des emplois plus nombreux et de meilleure qualité. Avant d'introduire de nouveaux systèmes, il faut tenir des consultations et des négociations collectives dignes de ce nom, et les propositions qui ne correspondent pas aux objectifs énumérés précédemment doivent être réévaluées, en consultation avec les travailleurs et leurs représentants, dans le cadre d'un dialogue social. La technologie doit aider le personnel ferroviaire dans son travail, et améliorer la qualité de ce travail, et les travailleurs doivent recevoir leur part des profits de la numérisation et des gains de productivité, qui devraient se traduire par une réduction du temps de travail sans perte de salaire, par des revalorisations salariales indexées à la productivité réelle et par des investissements soutenus dans la formation

et la sécurité du personnel. Il faut aussi considérer les données générées par les processus relatifs au travail comme la propriété des travailleurs et les administrer selon des règles négociées. Alors que la numérisation fait évoluer les besoins de compétences dans le secteur, il faut développer les systèmes utilisés pour octroyer les licences et gérer les compétences. À cet égard, le cadre qui régit l'octroi de licences aux conducteurs de train à l'échelle européenne fournit un modèle de reconnaissance des compétences. Pour des opérations transfrontalières fluides, il faut harmoniser les droits reconnus aux travailleurs, ainsi que les procédures et les garanties applicables. L'orateur appelle à une reconnaissance réciproque des licences et des compétences, à des règles cohérentes sur le temps de travail et à des normes minimales communes en matière de sécurité et de santé au travail, y compris en ce qui concerne les procédures d'urgence. Il engage le Bureau à collaborer avec la CEE-ONU et la CESAP, ainsi qu'avec les organismes ferroviaires régionaux, aux fins de la mise en place de corridors, au sein desquels l'interopérabilité technique doit aller de pair avec un respect du dialogue social, des normes de sécurité et de la protection des travailleurs, et ce grâce à des mécanismes tripartites formels. À plus long terme, il importe de tomber d'accord sur un suivi concret, y compris en organisant des réunions sous-régionales et nationales permettant de mettre en commun les bonnes pratiques et les conclusions d'études conjointes, afin d'orienter la politique ferroviaire future. Le travail décent, les cadres juridiques, la responsabilisation des pouvoirs publics et un financement prévisible sont des éléments essentiels pour des chemins de fer sûrs et durables.

26. La vice-présidente employeuse convient que la sécurité est non négociable et qu'il faut réduire les risques. Elle reconnaît également que les femmes sont sous-représentées dans le secteur ferroviaire et que cela doit changer. Le rail joue un rôle important pour le développement économique, la durabilité et la création d'emplois, même au-delà du secteur, et il contribue à la revitalisation des zones urbaines, à la croissance verte et aux échanges commerciaux. C'est une industrie à forte intensité de capital, qui demande des infrastructures lourdes, des investissements initiaux considérables et un entretien constant et coûteux. De ce fait, même si les entreprises du secteur sont matures, stables et bien intégrées dans le tissu économique régional, elles sont vulnérables en cas de turbulences économiques. En outre, le caractère restreint de la concurrence, par rapport à ce qui prévaut dans le transport routier ou le transport aérien, freine la croissance, limite l'expansion et crée des barrières à l'entrée d'entreprises nouvelles, aux dépens de la création d'emplois et de la progression du travail décent. L'oratrice dit qu'il faut moderniser le secteur et remédier aux déficits de compétences, et elle appelle les gouvernements à coopérer en vue de promouvoir les possibilités de formation aux échelons national et régional.
27. Le transport ferroviaire joue un rôle clé en vue d'une mobilité durable, et c'est un moyen de créer des emplois verts, et de rendre le travail plus sûr, et l'économie plus productive. Les émissions de dioxyde de carbone du rail par voyageur-kilomètre et par tonne-kilomètre de fret sont inférieures de 75 pour cent environ à celles des autres modes de transport. En outre, le secteur ferroviaire est à l'origine de moins de 2 pour cent des émissions liées aux transports, alors qu'il assure plus de 8 pour cent du trafic international de voyageurs. L'innovation et la numérisation peuvent faire évoluer le rail. L'oratrice se dit favorable à l'adoption de technologies intelligentes en vue de limiter les tâches dangereuses, de moderniser les opérations et de renforcer la sécurité, l'efficacité et la productivité, ainsi que pour attirer les jeunes travailleurs.
28. L'oratrice cite des données sur les retombées économiques du secteur, publiées par la Banque mondiale, et elle souligne que les chemins de fer jouent aussi un rôle important pour la revitalisation et la connectivité des zones urbaines, et qu'ils contribuent au dynamisme de l'activité commerciale, du tourisme et du développement local. Il est crucial de bien mettre l'accent sur l'innovation, sur l'appui à l'investissement, et sur l'existence d'un dialogue social efficace et inclusif et d'un environnement propice aux entreprises durables, et ce en faisant appel à des méthodes

adaptées à la diversité des régimes de propriété et des stades de développement. Quel que soit le régime de propriété, une mise en œuvre prudente s'impose pour assurer le succès de l'action entreprise. En outre, s'il est vrai qu'il faut pouvoir s'appuyer sur un financement et des investissements réguliers, les fonds publics ne suffisent pas forcément, ce qui doit pousser à envisager des solutions créatives et durables. C'est par des solutions adaptées au contexte que l'on contribuera à ce que le secteur adopte véritablement les nouvelles technologies, devienne plus écologique et plus efficace et offre des possibilités d'emploi attrayantes à la prochaine génération de travailleurs, tout en restant en phase avec l'évolution de la réalité économique, du monde du travail et de la démographie.

29. Le vice-président gouvernemental relève que le modèle de monopole naturel qui caractérisait le secteur tend à céder la place à un nouveau cadre axé sur la rentabilité, la maîtrise des coûts et l'efficacité opérationnelle. L'orateur souligne que le secteur se privatise toujours davantage, et qu'il ne dispose d'aucune institution normative internationale, affirmant qu'une telle instance permettrait de définir un socle de coopération minimal. Dans certains cas où elle porte sur des opérations non essentielles, telles que les services de restauration ou la billetterie, la privatisation peut être bénéfique. Dans d'autres cas, en revanche, elle se solde par des destructions d'emplois. L'orateur affirme que la sécurité et la santé au travail font partie des droits fondamentaux et que l'on ne doit pas porter préjudice à la sécurité du personnel. Pour le groupe gouvernemental, la sécurité est une notion globale, dans laquelle il convient d'inclure aussi bien la sécurité des voyageurs que celle des travailleurs. L'innovation peut contribuer à l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité opérationnelle. À cet égard, l'orateur affirme que la coopération intergouvernementale est nécessaire, de même que la collaboration entre les compagnies ferroviaires en vue de transferts de technologies et de la mise en commun des bonnes pratiques.
30. Le rail est un secteur à forte intensité de capital, qui nécessite des investissements importants du fait d'infrastructures vieillissantes. Pour relever ce défi majeur, les gouvernements envisagent des possibilités de financement bilatérales et multilatérales. L'orateur souligne l'importance du financement et de la connectivité régionale, soulignant que l'interopérabilité figure aussi parmi les défis à relever, en particulier pour les pays sans littoral qui doivent s'assurer l'accès à un port.
31. Des mécanismes de dialogue social bipartites et tripartites existent dans les faits, mais ils pâtiennent du caractère fragmenté de l'action entreprise, certains groupes de travailleurs étant représentés par de très nombreux syndicats. L'orateur affirme qu'il est très important de s'assurer de l'application des règles et de contrôler les conditions de travail, y compris dans le contexte des processus de privatisation ou de concession, afin d'assurer le maintien des normes de sécurité, et il dit qu'il est nécessaire de renforcer les capacités en matière de sécurité et de santé au travail et de fournir des formations dans le domaine. L'orateur réaffirme l'importance économique et sociale du secteur et il déclare que, même lorsque des stratégies reposant sur la privatisation sont adoptées, en vue d'améliorer l'efficacité opérationnelle du secteur, des éléments tels que la sécurité et l'accès à des conditions de travail décentes doivent rester non négociables.
32. Le représentant du gouvernement de la Mauritanie affirme que le dialogue social est la méthode privilégiée dans son pays pour protéger les droits des travailleurs et défendre les principes fondamentaux, et il indique que le processus visant à élire des représentants est en cours. Une fois celui-ci achevé, des conventions collectives sectorielles pourront être négociées, y compris dans le secteur ferroviaire.
33. La représentante du gouvernement du Zimbabwe indique que les droits des travailleurs sont inscrits dans la Constitution du pays et s'appliquent à l'ensemble de la main-d'œuvre, personnel ferroviaire y compris. Toutefois, le droit d'action collective connaît des restrictions dans le cas des travailleurs essentiels. Quatre syndicats sont maintenant implantés dans le secteur. Le Conseil

national de l'emploi, un organe paritaire créé en vue de promouvoir le dialogue social, fait fonction d'organe de règlement des différends tout en étant chargé de vérifier l'application des conventions collectives par l'intermédiaire de l'inspection du travail. Les chemins de fer nationaux du Zimbabwe sont régis par un règlement du personnel détaillé, qui porte sur les conditions de travail, les droits reconnus aux travailleurs et la rémunération, règlement sur lequel la direction se fonde pour orienter son action. Le secteur ferroviaire, autrefois monopole de l'État, a été ouvert à la participation du secteur privé, notamment à la compagnie Beitbridge-Buluwayo Railway, dans le cadre d'un montage construction-exploitation-transfert. La compagnie ferroviaire nationale vient d'être restructurée; c'est maintenant une entité commerciale à but lucratif, qui est moins subventionnée et davantage tournée vers la maîtrise des coûts et l'efficacité, l'État restant propriétaire des infrastructures. Ces changements ont amélioré la rentabilité de certains services de la compagnie. La structure des coûts de l'entreprise n'a pas changé de façon notable ces dix dernières années, mais les opérations ont été rationalisées et la responsabilité s'est renforcée, notamment avec la cession de certains départements, celui des opérations immobilières par exemple.

34. S'agissant de la sécurité, les chemins de fer sont en théorie le mode de transport le plus sûr. Certains problèmes peuvent survenir dans le domaine à cause du vieillissement des lignes et du matériel roulant, ou à cause d'erreurs humaines, mais l'adoption de mesures appropriées sur ces plans peut réduire considérablement le nombre d'accidents. Les chemins de fer nationaux du Zimbabwe s'appliquent à promouvoir la santé et la sécurité dans leurs opérations en veillant à ce que la sécurité l'emporte sur les autres intérêts. Une politique de sécurité a été élaborée et diffusée à l'ensemble du personnel. Dans la plupart des cas, les accidents sont causés par des défaillances du système de traction ou du matériel roulant, des problèmes liés à la résistance, à la signalisation ou aux traverses ou encore des actes de vandalisme. Tous les incidents font l'objet d'enquêtes, qui sont menées par des comités au sein desquels les travailleurs sont représentés et qui débouchent sur la formulation de recommandations, celles-ci devant permettre d'éviter que des faits similaires ne se reproduisent. Les mesures de recapitalisation ont pris du retard, et l'opérateur ferroviaire national n'est pas en mesure de financer la rénovation des infrastructures vieillissantes sur la base de ses recettes d'exploitation. De ce fait, le financement alloué aux locomotives, aux wagons et aux voies ferrées est insuffisant.
35. S'agissant de l'innovation, l'oratrice indique que la société a mis du temps à adopter les nouvelles technologies et qu'il conviendrait de s'inspirer des bonnes pratiques à l'échelle de la région. S'il n'est pas facile de parvenir à une interopérabilité régionale complète, un transport transfrontalier fonctionnel existe déjà, la circulation de locomotives et de wagons étant possible entre l'Afrique du Sud, le Zimbabwe, le Botswana, la Zambie, le Mozambique et la République démocratique du Congo.
36. La représentante du gouvernement du Malawi déclare que, dans son pays, l'activité syndicale est particulièrement développée dans le secteur ferroviaire, et que les principes et droits fondamentaux au travail sont garantis par la Constitution et par la loi, y compris pour ce qui touche aux relations professionnelles, à la sécurité et à la santé au travail et à la sécurité sociale. La sécurité des transports pose encore certaines difficultés, du fait que l'infrastructure est en mauvais état et surchargée. Pour remédier à cette situation, des mesures visant à accroître les investissements, mener des campagnes de sensibilisation et collaborer avec les organes chargés d'assurer le respect de la loi ont été adoptées. Sur la question du financement, l'oratrice relève que le secteur ferroviaire est une industrie à forte intensité de capital et que le Malawi, pays enclavé, met l'accent sur des projets tels que le corridor de Nacala, qui doit lui donner accès à un port et contribuer à sa croissance économique, grâce à une liaison avec le Mozambique, la Tanzanie et la Zambie. Malgré une situation économique difficile, des possibilités d'investissement

privé existent. À cet égard, il semble nécessaire d'améliorer les conditions de l'activité commerciale et de créer un environnement porteur pour attirer l'investissement.

37. Si l'État est toujours propriétaire de l'infrastructure ferroviaire, la gestion des opérations a été confiée à un consortium privé, le Central East African Railways, en application d'accords de concession. Ce montage public-privé doit améliorer les services de transport de fret et de voyageurs tout en limitant les coûts. S'agissant de l'interopérabilité, l'oratrice relève que l'électrification du réseau ferroviaire est encore limitée, mais que la connexion avec la Zambie et le Mozambique est opérationnelle, et que des efforts sont en cours pour étendre le service à la Tanzanie en passant par le corridor de Nacala. L'oratrice rappelle qu'il faut unifier l'écartement des voies, ainsi que les cadres juridiques et les procédures douanières au niveau régional, et elle souligne l'intérêt de projets comme le corridor de Nacala ou celui de Mtwara, encore à l'étude, qui nécessiteront des investissements considérables, afin de garantir l'interopérabilité et de permettre des transports transfrontaliers efficaces, tant pour les marchandises que pour les voyageurs.
38. Le représentant du gouvernement de l'Inde présente des données statistiques sur les chemins de fer indiens, en appelant l'attention sur les dimensions des opérations correspondantes. En Inde, le secteur n'a pas enregistré la moindre grève depuis cinquante ans, ce qui atteste du caractère exemplaire des chemins de fer en tant qu'employeur dans le pays. L'existence d'un cadre législatif et réglementaire solide, qui s'appuie sur la Constitution et sur la loi de 1989 sur les chemins de fer, ainsi que celle de mécanismes consultatifs, favorise le dialogue social. Le réseau a été ouvert à la participation du secteur privé, dans le cadre de partenariats public-privé, pour des activités telles que les services de restauration ou de billetterie, mais à l'avenir, une telle participation sera axée principalement sur le développement des infrastructures et les aspects relatifs à l'investissement, le contrôle des opérations étant toujours assuré par l'État pour l'essentiel, afin de garantir la protection des droits des travailleurs.
39. L'orateur relève que, dans les transports, la sécurité s'entend aussi bien de celle des travailleurs que de celle des voyageurs, et il souligne qu'il faut renforcer les systèmes de formation, diffuser les bonnes pratiques à l'échelle du pays et améliorer les méthodes d'enquête en cas d'incidents. S'agissant du financement et de l'investissement, après une période de sous-investissement chronique, le gouvernement a alloué des capitaux considérables au secteur, notamment en vue de l'améliorer sous l'angle de la durabilité environnementale, de favoriser la construction de ponts et de tunnels et d'achever l'électrification du réseau. Cet effort en faveur de la durabilité environnementale contribuera à faciliter le transfert modal vers le rail. Par ailleurs, même si l'Inde a fait le choix d'un système à voie large, ce qui l'isole quelque peu, il semble possible d'améliorer l'interopérabilité, notamment par des accords permettant d'harmoniser les normes et les pratiques de transport entre les différents réseaux ferroviaires.
40. Le représentant du gouvernement du Gabon déclare que, pour réaliser le travail décent, il est essentiel d'assurer l'accès à des conditions de travail adéquates et une rémunération convenable. Les travailleurs doivent pouvoir subvenir à leurs besoins et à ceux de leur famille. Le Gabon présente une lacune sur le plan réglementaire. En effet, comme aucune convention collective n'a été conclue dans le secteur, les entreprises ferroviaires fixent chacune leur propre grille de salaire. Les disparités salariales engendrées par cette situation peuvent être source de tensions et d'injustice sociale. Le gouvernement travaille, avec les partenaires sociaux, à l'élaboration d'une structure salariale unique, qui s'appliquerait à toutes les entreprises du secteur ferroviaire et serait assortie d'une grille commune. Pour améliorer la sécurité et la santé au travail, il faut moderniser les équipements et les infrastructures ferroviaires et investir dans le capital humain. Les différents sous-traitants qui fournissent des services de maintenance interviennent dans des domaines très techniques, qui nécessitent des formations spécialisées. Pourtant, ces sous-

traitants recrutent souvent des agents non qualifiés, qui sont dès lors plus exposés aux risques professionnels. Le gouvernement gabonais travaille aux côtés des employeurs à la mise en place de cadres de formation visant à créer un vivier de travailleurs qualifiés capables de réaliser des tâches spécialisées, dans l'objectif de réduire l'exposition aux risques professionnels imputable à l'absence de formation adéquate.

41. Le représentant du gouvernement du Brésil souligne que l'inspection du travail joue un rôle déterminant dans l'action visant à assurer le respect de la réglementation et de la législation. Il estime que les conclusions et les recommandations qui seront adoptées à l'issue de la réunion devraient souligner l'importance du personnel de l'inspection du travail et des cadres réglementaires, de même que le rôle qui revient aux pouvoirs publics dans l'action visant à faire respecter la loi et assurer l'inspection des entreprises, afin de garantir la bonne application des dispositions législatives et réglementaires, notamment pour ce qui touche à la sécurité et à la santé au travail, aux conditions de travail, à la durée du travail et aux périodes de repos, assurant ainsi l'observation des normes internationales du travail.
42. Le porte-parole du groupe des travailleurs se félicite du consensus qui s'est dégagé sur un certain nombre de points, en particulier sur l'idée que la sécurité est non négociable, qu'il faut adopter des mesures pour accroître la diversité et la participation des femmes, et qu'il est nécessaire d'offrir des possibilités de formation aux travailleurs. Il convient également qu'il est impératif de créer des emplois dans la chaîne d'approvisionnement et que le secteur ferroviaire a un rôle essentiel à jouer pour une transition juste. Il souligne que le rail est une industrie à forte intensité de capital et affirme qu'il faut agir dans ce domaine. Il estime qu'il faudrait débattre des différents régimes de propriété et de la question du financement public, un aspect qui n'a pas été traité de façon suffisante.
43. En écho à l'observation formulée par le groupe gouvernemental au sujet de l'absence d'institution internationale spécifiquement chargée du secteur ferroviaire, l'orateur souligne que l'OIT est l'organisation la mieux placée pour élaborer des politiques et des normes relatives au travail pour le rail. Il convient que le financement est essentiel pour réaliser le potentiel du secteur et accroître la connectivité, et il souligne qu'il faut intensifier les activités de renforcement des capacités et de formation – rappelant que la sécurité et la santé ne sont pas négociables –, tout en insistant sur l'importance des inspections du travail. Il dit partager l'avis du groupe gouvernemental en ce qui concerne l'importance des conventions collectives et des mesures visant à réduire les disparités salariales.
44. La vice-présidente employeuse se félicite du terrain d'entente qui a émergé pendant les délibérations.
45. Le vice-président gouvernemental confirme que, sur de nombreux aspects, son groupe partage les points de vue exprimés au nom du groupe des employeurs et du groupe des travailleurs, ce qui lui semble de bon augure pour la suite.

Examen du point 2

Quelles sont les politiques, les mesures et les pratiques régionales en matière de sécurité ferroviaire et de durabilité qui ont fait leurs preuves? Quelles sont celles qui ont échoué? Et que faut-il faire pour contribuer à la promotion des principes et droits fondamentaux au travail, d'un environnement propice aux entreprises durables, d'une transition juste, de cadres de dialogue social et de la réduction des déficits de compétences ?

46. La vice-présidente employeuse affirme que le rail est, en toute discrétion, la cheville ouvrière de la croissance, et qu'il joue un rôle clé pour la productivité, les échanges commerciaux et le

développement, ainsi que pour une mobilité inclusive et à faibles émissions de carbone. Les structures et les régimes de propriété qui ont cours dans le secteur varient considérablement d'une région à l'autre, la propriété d'État ou privée la plus absolue côtoyant des partenariats public-privé ou des modèles mixtes. Il est crucial de mettre l'accent sur la gestion et sur l'investissement pour garantir la productivité, la sécurité, la durabilité et le travail décent, en créant un environnement favorable, caractérisé par un dialogue social efficace et des modèles adaptés aux besoins du marché. Le rail étant un secteur à forte intensité de capital, il faut promouvoir des investissements soutenus, ainsi que l'innovation et la productivité, pour renforcer la sécurité, améliorer la diversité, attirer des travailleurs, les fidéliser et garantir une transition juste.

47. Pour réaliser ce projet, il faut mettre en place des politiques axées sur les résultats, ouvrir les marchés, tout en les soumettant à un contrôle indépendant, et prévoir des régimes de financement et de maintenance sur la longue durée. En outre, il est essentiel de garantir un financement pluriannuel prévisible et de créer des conditions propices à l'investissement, tout en allouant des ressources spécifiques à l'entretien préventif, en respectant un principe de neutralité en matière de concurrence et en offrant un accès à l'infrastructure sur un pied d'égalité, mais aussi en œuvrant pour un dialogue social tripartite concret, efficace, faisant largement appel aux données et axé sur la recherche de solutions. Les politiques axées sur les résultats ont fourni la preuve de leur efficacité. Elles ont notamment permis de mettre en place des systèmes à grande vitesse associés à une gestion rigoureuse de la sécurité, d'implanter des techniques numériques qui ont renforcé la capacité, de créer des réseaux à trafic mixte protégés par des systèmes de contrôle du trafic modernes, de décarboner les opérations tout en créant de la valeur pour l'entreprise, grâce aux énergies renouvelables et à l'adoption de comportements de conduite écoénergétiques, d'instaurer des systèmes d'enquêtes indépendantes et de rapports confidentiels pour tirer des enseignements des incidents évités de justesse, ou «quasi-accidents», ou encore de créer des corridors en vue de réorienter le transport de marchandises vers le rail et de l'intégrer dans un système intermodal élargi.
48. Pour promouvoir la croissance, il faut réunir les éléments suivants: une réglementation adaptée, dépourvue de libellés ambigus ou incohérents et de règles obsolètes, qui devrait être associée à des cadres axés sur les résultats et proportionnés aux risques; un financement et un système de maintenance couvrant toute la durée de vie des actifs, grâce à des programmes glissants sur 10 à 15 ans; des financements réservés pour les opérations et pour la maintenance, pour lesquels la fiscalité et l'amortissement devront être calculés compte tenu de la durée de vie particulièrement longue des actifs; un financement mixte et des instruments verts, ainsi que des interfaces ouvertes, afin d'éviter la dépendance vis-à-vis de fournisseurs donnés; et des investissements dans les innovations en matière de sécurité lorsque les risques sont particulièrement élevés, notamment des programmes pluriannuels visant à mettre en place un système de protection automatique des trains sur les corridors prioritaires ainsi qu'un système de gestion du risque lié à la fatigue intégré et fondé sur des données scientifiques. Ces éléments clés devaient être incorporés dans des systèmes interopérables et s'ancrer dans une culture de l'équité, les informations sur les quasi-accidents devant pouvoir être communiquées de façon confidentielle et relayées sans retard.
49. En outre, il est essentiel d'axer l'investissement sur les personnes, en liant l'introduction de technologies à des mesures visant à perfectionner les compétences de façon ciblée et à sécuriser les parcours professionnels pour les femmes et les jeunes travailleurs. Cet effort s'impose en particulier pour les fonctions en lien avec l'aiguillage, la force motrice ou les systèmes énergétiques. Il faut créer des voies d'entrée dans le métier et de progression de carrière claires pour le rail, tout en veillant à l'accessibilité des équipements et à la prévisibilité des horaires de

travail, afin de garantir une transition juste, dans le respect des principes et droits fondamentaux. Il faut aussi remédier aux déficits de connaissances et de compétences, car il est essentiel de conserver et de requalifier les travailleurs âgés afin de tirer profit au maximum du potentiel de la main-d'œuvre et d'éviter les pertes de savoir, en particulier dans le domaine de la gestion des risques. Pour attirer les jeunes, le secteur doit être perçu comme une industrie moderne, innovante, tournée vers l'avenir, qui offre des perspectives de carrière intéressantes. Il semble possible à cet égard de renforcer l'attrait du secteur en faisant valoir que les chemins de fer ont un rôle clé à jouer dans l'action pour des transports durables et une mobilité intelligente, ainsi que dans la lutte contre le réchauffement climatique.

50. Pour atteindre ces objectifs, il faut s'appuyer sur un dialogue social tripartite efficace et concret, qui devrait se fonder largement sur les données, mais aussi sur des indicateurs convenus sur certains éléments, tels que la ponctualité, la disponibilité des actifs, l'efficacité énergétique et les chiffres sur le signalement des quasi-accidents, tout en organisant des consultations périodiques sur les mécanismes de sécurité et de santé au travail et le suivi des politiques et en mettant en place un système de signalement et de collecte de données n'entraînant pas de sanctions. Compte tenu de la diversité du secteur, et pour accélérer les progrès, l'oratrice est favorable à la normalisation lorsque cette approche apporte une valeur ajoutée, par exemple en ce qui concerne les interfaces, le format des données et les modules de formation, et ce dans l'optique de réduire les coûts et de promouvoir la mobilité de la main-d'œuvre. Dans d'autres domaines, il vaut mieux privilégier une approche sur mesure, en tenant compte notamment du climat, des dénivelés et des quais utilisés. Pour assurer l'avenir du secteur, il faut faire en sorte qu'il soit compétitif, sûr et durable.
51. En ce sens, les Conclusions concernant la promotion d'entreprises durables adoptées par la Conférence internationale du Travail en 2007 sont toujours très pertinentes. Les mesures susmentionnées contribueront à renforcer les droits fondamentaux, à créer des environnements favorables, à assurer une transition juste, à renforcer le dialogue social, à promouvoir l'inclusion et à remédier aux déficits de compétences.
52. Le porte-parole du groupe des travailleurs déclare que l'investissement dans les systèmes de gestion de la sécurité, dans la formation et dans une culture fondée sur l'équité améliore les résultats en matière de sécurité. En Autriche, par exemple, la présence de cadres juridiques régissant la formation et l'évaluation du personnel qui exerce des fonctions critiques pour la sécurité garantit la cohérence et la qualité du système de formation et de reconnaissance des compétences, ce qui contribue à la diffusion des normes de sécurité les plus élevées, tout en facilitant l'emploi pour d'autres compagnies ferroviaires. L'existence de normes de formation à l'échelon national est essentielle à la sécurité des opérations et elle protège les droits des travailleurs. Les accords conclus avec les partenaires sociaux ont des retombées positives; la licence de conducteur de train en vigueur à l'échelle européenne montre que la reconnaissance mutuelle des compétences et le recours à des normes communes en la matière contribuent à la sécurité des opérations. Les investissements publics favorisent la sécurité, la fiabilité et le travail décent. L'orateur cite plusieurs exemples d'investissements dans les infrastructures qui ont porté des fruits au sein de l'Union européenne, aux États-Unis et en Inde.
53. Sur la question des lacunes et des défis dans le secteur, l'orateur note que l'Europe ne s'est toujours pas dotée d'un système obligatoire en vue de contrôler le temps de travail, le temps de conduite et les périodes de repos pour l'ensemble du personnel roulant assurant des fonctions critiques pour la sécurité, si bien que les risques induits par la fatigue ne sont pas suffisamment contrôlés. En Allemagne, du fait de la déréglementation de l'enseignement professionnel, et en l'absence de contrôles rigoureux, le niveau de compétences recule. De même, en application de la réglementation en vigueur au sein de l'Union européenne, il suffit de quelques mois de

formation théorique pour décrocher une licence de conducteur de train, à l'issue d'un examen organisé par la société elle-même, souvent en l'absence d'examineurs indépendants. Du fait de l'externalisation et des longues chaînes de sous-traitance, la responsabilité se dissout et la gestion de la sécurité et de la santé au travail se détériore, avec à la clé un recul des compétences, du degré de conformité et de la culture de la sécurité. Trop souvent, les clauses des appels d'offres publiés en vue de la passation de marchés publics portent uniquement sur les prix et la mise en concurrence, sans s'appesantir sur les aspects sociaux ni sur la question du développement des compétences. L'orateur signale que les syndicats allemands ont obtenu l'adoption d'une loi qui exige le transfert du personnel en cas de changement d'opérateur. Les normes internationales doivent établir que la recherche de la compétitivité ne doit pas se faire aux dépens de la sécurité de l'emploi, des salaires et des possibilités de formation.

54. L'orateur souligne que les priorités relatives au travail énoncées dans les conclusions adoptées par la Réunion tripartite sur les conséquences de la restructuration des chemins de fer pour la direction et le personnel organisée par le BIT en 1994 sont toujours d'actualité, puisqu'il était question à l'époque de l'octroi par les gouvernements d'une compensation appropriée pour les obligations du service public, ainsi que de la nécessité d'intégrer le dialogue social, mais aussi de redéployer et de recycler le personnel avant d'envisager des licenciements et de respecter strictement les normes fondamentales de l'OIT sur la liberté syndicale et la négociation collective. Dans ces mêmes conclusions, il était dit aussi que la privatisation et l'externalisation peuvent avoir des effets préjudiciables sur les compétences ainsi que sur la sécurité, et que l'OIT devrait continuer de surveiller les conséquences de ces évolutions sur le plan du travail et de mettre en œuvre des programmes de formation et des services consultatifs. Plus de trente ans plus tard, bon nombre des problèmes décrits à l'époque demeurent, sous la forme de sous-effectifs, d'une sous-traitance fragmentée, d'une érosion des compétences et d'une surveillance insuffisante des fonctions ayant une incidence critique sur la sécurité. Des mécanismes de protection et de contrôle de la conformité plus rigoureux doivent être mis en place, en association avec des investissements publics prévisibles, subordonnés à des dotations en effectifs compatibles avec les impératifs de sécurité, des compétences adéquates, des dispositifs visant à prévenir la fatigue et une pleine participation des travailleurs à l'échelle du système, y compris au niveau des sous-traitants.
55. Le dialogue social et la négociation collective ont porté des fruits, débouchant sur des conventions collectives ou des initiatives telles que «Women in Rail». En revanche, les mesures qui limitent les droits syndicaux ou imposent un service minimal sans négociation véritable portent atteinte aux dispositions de la convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948. Des données issues d'une enquête sur la situation des femmes dans les transports menée par l'ITF mettent en évidence l'effet direct de la discrimination sur la sécurité ainsi que sur le travail décent. Cette discrimination s'entend notamment des obstacles systémiques rencontrés par les femmes, d'une inégalité dans l'accès à l'emploi, aux promotions, à l'équipement et aux uniformes, ainsi que des restrictions figurant dans la loi en ce qui concerne l'accès à l'activité ferroviaire dans leur cas. En outre, le vandalisme, la violence et les intrusions péjorent les conditions de travail, augmentent le stress et portent atteinte à la santé mentale. Dans certains pays, les cheminots sont considérés indûment comme des fonctionnaires, si bien qu'ils ne jouissent pas pleinement de la liberté syndicale, du droit de négociation collective et du droit de grève. L'absence de dialogue social constructif peut être associée à la survenue d'incidents, parmi lesquels des déraillements. Ailleurs, au Mali et au Sénégal par exemple, la concession des services ferroviaires s'est traduite par la perte de plus de 1 500 emplois, ce qui a eu des conséquences pour les voyageurs ainsi que pour la collectivité.

56. Il faut considérer l'accès à des conditions de travail sûres et salubres comme un droit fondamental, ce qui suppose d'introduire des obligations juridiquement contraignantes en matière de prévention, de constituer des comités paritaires sur la sécurité et la santé au travail, de protéger les travailleurs qui signalent des problèmes et de mener des enquêtes indépendantes sur les accidents, sans que les personnes concernées aient à craindre les représailles. Au Canada, des syndicats ont dénoncé un risque d'abus lors de l'entrée en vigueur de la réglementation qui prévoit la réalisation d'enregistrements audio-vidéo à bord des locomotives. La surveillance systématique exercée par la direction et son utilisation à des fins disciplinaires ont sapé la confiance, porté atteinte aux droits des travailleurs et affaibli la culture de la sécurité. Il convient de faire en sorte que la politique sur la sécurité ferroviaire reflète les principes énoncés dans le cadre de la campagne de sensibilisation lancée sous le titre «Dignity for Drivers» (des conditions dignes pour les conducteurs). L'accès à des installations sanitaires sûres et propres est un droit fondamental et une nécessité opérationnelle. Les conclusions d'une enquête menée au Royaume-Uni par l'ASLEF, syndicat qui représente les conducteurs de train, ont montré qu'une grande partie de ces travailleurs n'avaient pas accès à des toilettes appropriées, et que, face à cette situation, jusqu'à 80 pour cent d'entre eux limitaient leur consommation de boissons, s'exposant ainsi à des risques sanitaires et sécuritaires importants. Selon la onzième révision de la Classification statistique internationale des maladies (CIM-11) de l'OMS, le diagnostic de réaction de stress aiguë peut être posé légitimement à l'endroit de travailleurs du rail confrontés à un événement traumatique. Si les agents en question exercent des fonctions ayant une incidence critique sur la sécurité, ce qui serait le cas de conducteurs de train par exemple, ils doivent être libérés immédiatement, au moins jusqu'à la fin de leur période de service, et un soutien psychologique doit leur être proposé sans délai. L'orateur cite à cet égard l'exemple de l'Autriche, où la réglementation prévoit une durée de récupération particulièrement prolongée de 72 heures.
57. Il est essentiel d'assurer un financement durable, notamment sous la forme d'investissements publics pluriannuels stables. Des financements prévisibles permettent de moderniser le système et de renforcer les compétences, et la sécurité et la fiabilité des services en dépendent. À l'opposé, les approches dispersées, axées sur le court terme, et les politiques par à-coups nuisent à la performance et à la sécurité. L'orateur met en garde contre les conséquences du sous-investissement et de l'absence de réciprocité, en citant à l'appui des exemples australien et canadien, et il affirme que les déséquilibres empêchent une concurrence loyale, nuisent à l'emploi local et créent des incohérences réglementaires, ce dont le contrôle pâtit. Le changement climatique multiplie les risques, comme l'ont bien montré les inondations survenues récemment au Pakistan et leurs conséquences pour les chemins de fer. Le secteur a besoin d'investissements publics prévisibles, de cadres réglementaires rigoureux et d'un dialogue social efficace, ainsi que de mesures visant à inscrire l'action pour la résilience climatique dans les modèles de financement et de gouvernance. Dans le secteur ferroviaire, les investissements et les concessions devraient toujours être assortis de conditions contraignantes sur les aspects relatifs au travail, qui devraient porter notamment sur les dotations en effectifs nécessaires à la sécurité, sur la formation, sur l'égalité et, enfin, sur la sécurité et la santé au travail.
58. S'agissant de la question de la transition juste, des innovations telles que la signalisation numérique peuvent se traduire par des améliorations effectives, sous réserve cependant que les travailleurs soient consultés et formés et que leur redéploiement soit garanti. Quant à l'automatisation, elle est trop souvent utilisée pour remplacer les inspecteurs plutôt que pour aider ces derniers. S'il n'est pas assorti de règles claires, le recours au numérique risque de nuire à l'emploi et à la sécurité. La suppression des guichets de vente en gare et celle du personnel en contact avec la clientèle a eu une incidence sur l'accessibilité et la qualité du service. En Angleterre, un projet visant à supprimer les guichets en gare a d'ailleurs dû être abandonné face aux réactions des usagers et des associations de défense des consommateurs. Pour une transition juste, que

ce soit sous l'angle de la résilience face au changement climatique ou de l'introduction de technologies, il faut établir un dialogue social solide, investir dans l'actualisation des compétences du personnel et définir des règles claires afin de mettre la technologie au service des personnes. Le dialogue social institutionnalisé s'est révélé fructueux à l'échelon d'entreprises ainsi qu'aux niveaux national et régional. L'orateur mentionne à cet égard des exemples positifs de mécanismes bipartites et tripartites observés en Inde, qui ont abouti à de nombreuses améliorations, ainsi qu'au redéploiement et au recyclage de travailleurs à la suite d'une restructuration, et il souligne qu'un dialogue constructif peut garantir des transitions plus sûres et plus équitables. À l'opposé, une approche reposant sur la fragmentation de l'activité et sur une sous-traitance en cascade conduit à l'exclusion des travailleurs et à un amoindrissement du contrôle, l'orateur citant en exemple à cet égard les problèmes causés par le manque de personnel et l'introduction d'une automatisation sans consultation ni garanties observés dans un cas australien. Le dialogue social n'est pas un luxe mais une nécessité. Les mesures visant à empêcher les dirigeants syndicaux d'assumer des fonctions de représentation légitimes, comme dans un autre exemple survenu au Pakistan, portent atteinte aux droits fondamentaux, tout en privant les entreprises du dialogue constructif dont elles ont besoin pour améliorer la sécurité et les conditions de travail. Il est essentiel d'ancrer le principe d'un dialogue social véritable, négociation collective y compris, au sein des entreprises, ainsi qu'aux échelons national, régional et international. Ce dialogue doit également se manifester au-delà des frontières, dans le cadre des opérations internationales. Ce n'est qu'ainsi que l'investissement, la technologie et les réformes de la gouvernance pourront se matérialiser sous la forme d'un travail décent, sûr et durable dans le secteur ferroviaire.

59. S'agissant des compétences et de l'égalité, l'orateur souligne que les cadres d'apprentissage et de compétences permettent d'atteindre des résultats concrets, en fournissant des modèles reproductibles qui favorisent l'interopérabilité dans des conditions de sécurité et qui créent des passerelles vers des emplois qualifiés et décents. Il cite à l'appui le cas du Japon, où l'évolution de la culture de la formation a permis de rendre l'enseignement plus efficace, avec des gains de sécurité à la clé. Le vieillissement de la main-d'œuvre, la rigidité des classifications professionnelles et les lacunes de la formation ne permettent pas de remédier aux déficits de compétences. Aux États-Unis, les inspecteurs chargés du matériel roulant n'ont souvent que quelques secondes pour examiner des équipements très complexes. Afin de promouvoir l'apprentissage tout au long de la vie et l'épanouissement professionnel, en particulier chez les jeunes, il faut offrir des possibilités d'apprentissage et de développement de carrière dignes de ce nom, notamment par des programmes de soutien personnalisé, de mentorat et de formation, par des stages d'observation et par des échanges de connaissances. L'apprentissage et la formation doivent permettre d'accéder à des emplois décents et permanents. La recommandation (n° 208) sur les apprentissages de qualité, 2023, fournit un cadre rigoureux sur lequel se fonder pour atteindre cet objectif. L'orateur souligne que les gouvernements doivent superviser les programmes d'apprentissage et les systèmes de qualification.
60. Le groupe des travailleurs recommande les mesures suivantes: adopter des dispositions ayant force exécutoire sur les dotations en effectifs nécessaires pour assurer la sécurité ainsi que sur le recours à des systèmes de gestion de la fatigue reposant sur des données scientifiques, en association avec un contrôle effectif du temps de travail, du temps de conduite et des périodes de repos, pour toutes les fonctions ayant une incidence critique sur la sécurité; privilégier les relations de travail directes et veiller à ce que chaque lieu de travail soit doté d'un comité paritaire chargé de la sécurité et de la santé au travail, en veillant à ce que les femmes soient dûment représentées et que des mesures pour l'égalité soient intégrées; et, enfin, s'engager en faveur d'investissements publics prévisibles et de l'imposition de dispositions relatives au travail à l'échelle de la chaîne d'approvisionnement. Bien évidemment, toutes ces mesures doivent

s'accompagner d'un respect rigoureux des principes et droits fondamentaux au travail. Il faut également définir la voie à suivre pour mettre en place des cadres internationaux applicables au secteur ferroviaire, cadres qui devraient porter sur les compétences, la durée du travail, la fatigue et les garanties devant être offertes dans le domaine du travail à l'échelle de la chaîne d'approvisionnement, tout en adoptant des mesures visant à faire en sorte que l'activité normative à venir accorde une place fondamentale à l'égalité des genres et à l'inclusion des jeunes. Compte tenu de l'effet multiplicateur de l'investissement ferroviaire sur l'emploi et du fait que la sous-traitance crée également des emplois, le rail doit veiller au respect des droits humains, y compris les droits au travail, dans les chaînes d'approvisionnement du secteur, conformément aux Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme de l'ONU et à la Déclaration de principes tripartite sur les entreprises multinationales et la politique sociale.

61. Le vice-président gouvernemental déclare que le travail ferroviaire est soumis à la législation du travail générale dans la plupart des États, mais que certains pays disposent de lois portant spécifiquement sur le secteur. Le cadre juridique général régit des aspects comme la durée du travail, les périodes de repos et la sécurité et la santé au travail. La plupart des pays consacrent le droit de négociation collective, sous réserve de restrictions dans certains cas. Alors que le secteur s'ouvre de plus en plus à la participation du secteur privé, la protection des droits des travailleurs doit perdurer, de même que le contrôle de l'application de ces droits par l'inspection du travail. Dans bon nombre de pays, des mécanismes de dialogue social sont présents, notamment sous la forme de consultations sur les décisions de gestion ou relatives à la protection sociale. Dans l'ensemble, ces mécanismes sont fructueux. L'orateur se dit favorable à un renforcement de la présence des femmes au sein de la main-d'œuvre du rail. Parmi les défis à relever, il mentionne le vieillissement des infrastructures et les répercussions de l'expansion et de la modernisation rapides du secteur. Dans le contexte de l'automatisation et du recours aux technologies numériques, la transition juste suppose le maintien de la protection des droits des travailleurs. Les mécanismes de dialogue formels aussi bien qu'informels doivent être encouragés. Les programmes de formation, de renforcement des capacités et d'actualisation des compétences sont essentiels pour répondre aux exigences techniques de réseaux plus modernes et plus vastes. L'orateur souligne qu'il faut promouvoir le rail en faisant valoir qu'il s'agit du mode de transport le plus écologique, et il appelle l'attention sur le poids économique et social d'un secteur qui crée de nombreux emplois et qui a de nombreuses retombées positives sur le plan social et environnemental. Il plaide pour une législation nationale efficace, pour un dialogue social inclusif et pour une action énergique des pouvoirs publics en vue d'assurer la compétitivité et la durabilité du rail.
62. Le représentant du gouvernement de la Mauritanie fournit des informations sur la tenue d'élections visant à désigner des représentants légitimes des travailleurs et des employeurs à l'échelle du pays, au niveau des centrales syndicales ainsi qu'au niveau des entreprises, un processus qui doit déboucher sur la conclusion de conventions collectives dans divers secteurs, notamment le secteur ferroviaire. Le Code du travail est à jour, et il est applicable à tous les travailleurs et dans tous les secteurs, ce qui jette la base d'un respect des normes internationales du travail. Cependant, il n'y a pas, pour l'instant, de législation conçue spécifiquement pour le secteur ferroviaire. Parmi les défis à relever, l'orateur mentionne la pénurie de compétences, et il sollicite l'assistance du BIT à cet égard. Le gouvernement entend suivre l'exemple d'autres pays en vue de renforcer son système de formation professionnelle et technique.
63. La représentante du gouvernement du Malawi déclare que, dans son pays, le cadre constitué par les dispositions constitutionnelles et par la législation du travail est conforme aux normes internationales du travail. Les principes et droits fondamentaux au travail sont consacrés par la Constitution et par les dispositions législatives sur l'emploi, les relations professionnelles, la

rémunération, la santé, la protection sociale et les retraites, et ils sont applicables à tous les travailleurs. La loi assure la promotion et la protection de la liberté syndicale, d'une négociation collective effective et d'un règlement sans retard des différends. Elle consacre explicitement le droit de grève, les services chargés de la sécurité et de la santé au travail et des questions sociales effectuent des inspections du travail, et des efforts sont déployés en vue de créer un environnement propice à la durabilité des entreprises, notamment par une action axée sur certains éléments préalables, tels que la paix, la stabilité politique, la bonne gouvernance, le développement des infrastructures, l'éducation et la formation, ou encore la primauté du droit. Le dialogue social est institutionnalisé sous la forme d'un conseil consultatif tripartite. Un dialogue bipartite s'est également établi sur diverses questions. Afin de remédier aux déficits de compétences, considérables dans le secteur ferroviaire, des programmes de développement des compétences visant à constituer une main-d'œuvre locale qualifiée et compétente ont été mis en œuvre avec le soutien de la Banque mondiale. L'oratrice souligne l'importance des investissements, en particulier dans le contexte de défis plus larges liés au financement des infrastructures et aux cadres stratégiques.

64. La représentante du gouvernement de la République démocratique du Congo déclare que les services ferroviaires sont gérés par une entreprise publique dans son pays. Les opérations sont encore limitées, mais des efforts sont en cours pour moderniser le réseau. Cependant, les progrès pâtissent d'une pénurie d'investissement; la conclusion de partenariats public-privé et transfrontaliers coordonnés semble nécessaire. Les dispositions du Code du travail sont applicables à l'ensemble de la main-d'œuvre, y compris aux cheminots, et l'accès à la protection sociale est garanti par la caisse nationale de sécurité sociale. Parallèlement, les entreprises ont conclu des conventions collectives et élaboré des règlements internes pour améliorer les conditions de travail. L'action en matière de sécurité et de santé au travail repose sur les comités de sécurité sur le lieu de travail, dont la constitution est obligatoire en vertu de la loi, alors que l'inspection générale du travail s'assure de la bonne application des règles dans le domaine. Des cadres de dialogue social sont présents, notamment sous la forme de mécanismes bipartites et tripartites. Les employeurs du secteur sont organisés au sein d'une fédération patronale nationale, et la participation active des travailleurs contribue au dialogue sur les grandes orientations et au développement institutionnel. En ce qui concerne les principes et droits fondamentaux au travail, la législation nationale est conforme aux normes internationales du travail fondamentales, et le gouvernement est train de ratifier la convention (n° 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, ainsi que la convention (n° 187) sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006. L'oratrice s'associe aux appels formulés en faveur de l'adoption de normes minimales dans le secteur ferroviaire.
65. Le représentant du gouvernement du Zimbabwe déclare que son gouvernement a ratifié les conventions fondamentales de l'OIT relatives à la liberté syndicale, à la négociation collective, à l'élimination du travail forcé, à l'abolition du travail des enfants et à l'élimination de la discrimination dans l'emploi, ainsi que la convention (n° 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981. Il travaille actuellement à la ratification de la convention (n° 187) sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006, et un projet de loi unifiée sur la sécurité et la santé au travail a été élaboré. La Constitution consacre les droits au travail et constitue la base de la législation et des politiques visant à promouvoir les principes et droits fondamentaux au travail. La législation du travail et la loi sur les chemins de fer fournissent un cadre réglementaire et garantissent la liberté syndicale. Un forum de négociation tripartite a été créé, dans le contexte d'efforts visant à instaurer une culture du dialogue social. Un conseil de la sécurité et de la santé au travail supervise la mise en œuvre et l'application des politiques et de la législation applicables. La loi sur les chemins de fer fait de la sécurité une priorité pour le secteur, et le conseil paritaire sur l'emploi ferroviaire œuvre à la promotion des droits des travailleurs et

des employeurs et effectue des inspections du travail. Un centre de formation a été créé en vue d'aider les travailleurs à perfectionner ou actualiser leurs compétences. Un nouveau ministère a également vu le jour, qui doit permettre de renforcer les qualifications pour répondre aux besoins du marché du travail, y compris dans le secteur ferroviaire. Le gouvernement coopère également avec des entités du secteur privé dans le domaine. En outre, la compagnie ferroviaire nationale collabore avec des entreprises spécialisées dans l'extraction du charbon et la fabrication de ciment en vue de la conclusion de partenariats devant faciliter l'entretien des wagons utilisés pour transporter ces matériaux. Dans un secteur à forte intensité de capital, le modèle économique de la compagnie ferroviaire nationale est devenu obsolète et pâtit de la pénurie de ressources. Cette compagnie n'étant pas en mesure de s'autofinancer, elle ne parvient pas à rénover l'infrastructure ferroviaire ni à prendre les mesures qui seraient nécessaires pour prévenir les accidents pouvant découler de machines trop anciennes. En outre, faute de capacités suffisantes, certaines dispositions de la convention collective restent lettre morte. En ce qui concerne l'action future, l'orateur souligne qu'il faudrait investir dans les nouvelles technologies et dans les infrastructures, renforcer le dialogue social, étendre les programmes de développement des compétences, s'inspirer des bonnes pratiques en matière d'innovation à l'échelle de la région et adopter les nouvelles technologies, y compris celles qui reposent sur l'intelligence artificielle.

66. Le représentant du gouvernement du Mali se réfère aux déclarations du porte-parole des travailleurs sur les licenciements qui seraient survenus au sein de la compagnie ferroviaire publique malienne, et il précise à ce propos que le Sénégal et le Mali ont hérité d'un réseau destiné au transport des matières premières à l'origine, réseau que ces pays ont d'abord tenté d'exploiter en vue de promouvoir le développement. Cependant, face aux difficultés et aux obstacles rencontrés, ils se sont résolus à le privatiser pour finir, octroyant une concession à la société franco-canadienne Transrail. Celle-ci n'a pas tenu ses engagements, et les infrastructures ainsi que les services se sont détériorés au fil du temps, faute d'investissements et d'entretien. Les opérations ont fini par s'arrêter, et un millier de salariés ont été licenciés, ce qui a eu des répercussions sur la collectivité. Un certain nombre de difficultés techniques et financières font obstacle à la relance du réseau. Depuis 2018, en vertu d'un accord signé avec le Sénégal et le syndicat des cheminots, les salaires du personnel sont financés par le budget de l'État. Cette mesure, adoptée pour éviter le chômage technique, témoigne de la volonté des deux États de protéger un secteur qui joue un rôle déterminant pour le développement. L'État a également pris en charge le financement d'un plan d'urgence pour le secteur ferroviaire, et il a accordé des subventions en vue d'assurer la continuité du service.
67. Le représentant du gouvernement de la Türkiye déclare que l'introduction d'une réglementation et de normes claires, ayant force exécutoire, figure parmi les méthodes éprouvées pour réduire les risques d'incidents et d'accidents et pour améliorer véritablement la sécurité dans le secteur ferroviaire. Avec des mécanismes de dialogue social bipartite et tripartite efficaces, on peut assurer la prise en compte du point de vue des travailleurs, notamment en matière de sécurité et de durabilité. Dans de nombreux pays, des questions telles que la durée du travail, les périodes de repos et les dispositions en matière de sécurité sont régies par les conventions collectives, conformément aux normes et principes de l'OIT. S'agissant des difficultés et des obstacles rencontrés, l'orateur souligne que la mise en œuvre des normes de sécurité pose un défi de taille, en raison de l'obsolescence des infrastructures et de la faiblesse des mesures visant à faire respecter les règles. Dans certains cas, la privatisation et l'externalisation ont amoindri la culture de la sécurité, en faisant passer la rentabilité avant la protection des travailleurs. Les lacunes dans l'application des droits des travailleurs qui assurent les opérations ferroviaires transfrontalières conduisent à certains problèmes, tels que le dumping salarial et l'inégalité dans la protection offerte, du fait de différences entre les lois en vigueur à l'échelle de la région. Des évolutions telles que l'automatisation et la numérisation représentent aussi un défi, notamment sous l'angle de la

formation, du perfectionnement des compétences et de l'action visant à assurer la sécurité de l'emploi, car elles exposent les travailleurs au licenciement et à l'emploi précaire. Les femmes restent insuffisamment intégrées dans le secteur et elles sont toujours sous-représentées au sein de la main-d'œuvre du rail, en particulier aux postes techniques ou de direction. En Türkiye, le gouvernement a pris des mesures visant à promouvoir le travail décent et les droits fondamentaux dans le secteur ferroviaire. L'orateur cite à l'appui plusieurs projets, donc des projets d'investissement ou d'amélioration axés sur les infrastructures, qui ont permis de renforcer la sécurité et la santé au travail. Le gouvernement continue de travailler en étroite collaboration avec l'OIT pour améliorer les conditions de travail, mettre la réglementation en conformité avec les normes internationales du travail et renforcer la coopération régionale et les mécanismes de dialogue social. L'orateur affirme qu'il faut veiller à ce que les investissements qui visent le secteur ferroviaire soient conformes aux objectifs en matière de transition écologique et de durabilité, et qu'il convient également de surveiller et d'assurer le respect des politiques en matière d'égalité.

68. Le représentant du gouvernement du Brésil déclare que la gestion de la fatigue peut contribuer à réduire les risques en matière de sécurité. En effet, cet état imputable à une durée de travail excessive ou à des périodes de repos insuffisantes engendre des risques importants pour les conducteurs et travailleurs du rail. En supplément des dispositions législatives sur la durée du travail et sur les périodes de repos obligatoires, des systèmes de gestion de la fatigue pourraient être introduits par voie réglementaire, ou alors intégrés dans les dispositifs de gestion de la sécurité à l'échelon des entreprises, et ce dans le but de prévenir les accidents et les maladies professionnelles. Cette possibilité pourrait être détaillée ou mentionnée dans les conclusions adoptées par la réunion. La privatisation, l'intégration verticale et les concessions constituent toujours un motif de préoccupation majeur pour la main-d'œuvre du rail. L'orateur revient sur la proposition formulée par le groupe des travailleurs en ce qui concerne l'inclusion de clauses relatives à la sécurité et à la santé ainsi qu'au temps de travail dans les contrats de concession, dans le but d'empêcher le recul des normes minimales ou des droits des travailleurs. Cette proposition constructive permettrait de protéger les droits fondamentaux ainsi que le travail décent dans le contexte des concessions ferroviaires. L'orateur souligne également l'importance de l'inspection du travail à cet égard, et il appelle à prendre des mesures en vue de renforcer de tels services afin d'assurer l'application de la législation et de protéger les droits des travailleurs. Le Brésil dispose d'un système d'inspection du travail bien établi et il s'est doté d'une instance de régulation des transports terrestres qui œuvre également au renforcement des normes de sécurité et qui encadre l'activité du secteur ferroviaire, au profit de la sécurité. L'orateur répète qu'il importe de faire en sorte que les cadres réglementaires prévoient des systèmes de gestion de la fatigue ainsi que des garanties contractuelles en matière de sécurité et de temps de travail. Des mécanismes d'inspection et de réglementation rigoureux sont essentiels pour garantir la sécurité et le travail décent dans le secteur ferroviaire.
69. Le représentant du gouvernement du Mexique déclare que, dans son pays, la politique du travail a une portée générale et s'applique à l'ensemble des secteurs d'activité. Il mentionne à ce propos le déploiement d'un plan de développement national, dont le secteur ferroviaire a aussi bénéficié, et qui a débouché sur la réalisation de plus de 2 500 projets au total et sur des investissements considérables. Plusieurs milliers de kilomètres de nouvelles voies ont ainsi été posés. Cependant, malgré son efficacité et ses avantages environnementaux, le rail est encore sous-utilisé, ce qui limite le développement du secteur. Le gouvernement cherche à améliorer le transport de voyageurs et de marchandises et à accroître la compétitivité en réalisant un système de transport intermodal et en développant le réseau ferroviaire, et ce dans l'idée de garantir des transports efficaces, durables, sûrs et abordables. Ces dernières années, les politiques adoptées par le pays en matière sociale ont modifié la réalité du travail, ce qui a permis de remédier aux injustices du

passé et d'introduire un certain nombre d'améliorations. Ces politiques s'entendent également du secteur ferroviaire et ont compris des mesures visant à attirer les jeunes grâce à des programmes de renforcement des capacités et de formation professionnelle. L'orateur relève que le gouvernement brésilien s'applique également à renforcer la négociation collective, à augmenter le pouvoir d'achat par une revalorisation des salaires, à stimuler la productivité et à renforcer le respect des normes du travail. Il s'attache également à lutter contre le travail informel et à renforcer l'accès aux moyens de subsistance, notamment par des programmes de certification et de formation, qui visent y compris à munir les travailleurs des compétences dont ils ont besoin pour s'adapter aux changements technologiques. La sécurité et la santé au travail revêtent une importance capitale et sont protégées notamment par les systèmes d'inspection du travail, qui veillent à la bonne application des normes et des règles. L'orateur affirme qu'il est capital d'offrir des conditions de travail convenables et des possibilités d'emploi formel aux travailleurs qui assument des fonctions décisives ou qui sont exposés à des risques professionnels si l'on veut continuer de progresser vers la réalisation des grands principes attachés au travail décent.

70. La vice-présidente employeuse rappelle que le dialogue social peut prendre des formes très diverses. Elle déclare que les employeurs sont convaincus de l'importance de la convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948, et de la convention (n° 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949. Elle souligne cependant que toutes les modalités de dialogue social sont nécessaires, notamment dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail. Elle affirme une nouvelle fois, comme son groupe l'a déjà fait la veille, que la sécurité est une donnée non négociable, du fait de son importance pour le travail décent aussi bien que pour la durabilité des entreprises. Elle indique que toutes les formes de dialogue social doivent être exploitées pour que celui-ci porte des fruits. La question du droit de grève est actuellement pendante devant la Cour internationale de Justice, qui en a été saisie en application d'une décision adoptée à l'issue d'un vote lors d'une session spéciale du Conseil d'administration du BIT, en novembre 2023. Le groupe des employeurs ne souhaite pas rouvrir ce débat ou anticiper son issue, la question dépassant le domaine de compétence des discussions sectorielles.
71. Par ailleurs, en relation avec les propos tenus précédemment sur la question du manque d'installations adaptées, les toilettes en particulier, et sur le fait que cela fait obstacle au travail des femmes dans le secteur ferroviaire, l'oratrice souligne que cette problématique renvoie à la nécessité de disposer d'un financement et d'investissements stables, compatibles avec des actifs ayant une durée de vie prolongée. La mise à niveau des locomotives coûte très cher et peut prendre plusieurs dizaines d'années. Un financement stable rendrait de tels travaux plus aisés tout en contribuant à attirer une nouvelle génération de travailleurs issus de groupes élargis, y compris les femmes, et en améliorant la situation de l'ensemble de la main-d'œuvre.
72. S'agissant de la privatisation, certains représentants gouvernementaux ont indiqué que ce moyen pouvait contribuer à la survie du secteur ferroviaire sur le long terme, compte tenu de la lourdeur des investissements nécessaires. Les partenariats public-privé, qui permettent de mobiliser des ressources tout en évitant les transitions déstabilisantes, peuvent constituer une solution intéressante à cet égard, même si l'hétérogénéité des cadres applicables et la complexité du passage d'un régime de propriété publique à un régime de propriété privée compliquent souvent de telles opérations, dont les résultats sont parfois mitigés. Le groupe des employeurs ne souhaite pas prendre position pour ou contre un régime de propriété quel qu'il soit et cherche simplement à déterminer ce qu'il conviendrait de faire pour renforcer et améliorer chacun d'entre eux.
73. Enfin, l'oratrice souligne que l'externalisation permet aux entreprises d'accéder à des compétences, des savoir-faire et des services diversifiés, dont elle ne dispose pas nécessairement

en interne, et de bénéficier ainsi de connaissances spécialisées, de nouvelles technologies et de pratiques innovantes, tout en concentrant leurs structures sur leur activité principale. Cette flexibilité renforce la compétitivité, l'efficacité et la résilience, et elle facilite la collaboration avec divers fournisseurs, prestataires de services et start-ups. L'oratrice ajoute que la question de l'externalisation est traitée dans la convention (n° 181) sur les agences d'emploi privées, 1997, et que différentes sortes de régimes de propriété et de modes d'organisation coexistent au sein du rail, chacun étant acceptable, pour autant qu'il conduise au travail décent.

- 74.** Le porte-parole du groupe des travailleurs indique que son groupe partage l'avis du groupe des employeurs sur les éléments suivants: la nécessité d'investir et d'innover en matière de sécurité, d'introduire des systèmes de gestion de la fatigue axés sur le respect des obligations, de mettre en place sans retard des programmes pour un perfectionnement ciblé des compétences en lien avec les nouvelles technologies en matière de signalisation et d'énergie, de promouvoir la participation des femmes et des jeunes par des installations accessibles, une prévisibilité des horaires de travail et des mesures propres à attirer les jeunes, de promouvoir le recyclage et le perfectionnement des compétences, notamment au bénéfice des travailleurs les plus âgés, de renforcer l'attractivité du secteur, de mettre en place un dialogue social tripartite efficace et de faciliter un signalement indépendant des accidents et des incidents, sans risque de représailles. Le groupe des travailleurs convient également qu'il faut un financement prévisible et pluriannuel, des dispositions visant à améliorer l'interopérabilité, ainsi que des mesures de formation et de renforcement des capacités. Même si le secteur est régi par des lois spécifiques dans certains pays et par la législation d'application générale dans d'autres, les normes internationales du travail, ainsi que les principes et droits fondamentaux correspondants, doivent être respectés partout. L'orateur remercie les représentants gouvernementaux d'avoir présenté les structures et mesures en vigueur dans leurs pays, se félicitant notamment des précisions fournies par le représentant du gouvernement du Mali, et il salue les propos tenus par le représentant du Brésil en faveur de l'octroi aux travailleurs en sous-traitance d'une protection sur un pied d'égalité.
- 75.** L'orateur dit qu'il aurait aimé en apprendre davantage sur les problèmes structurels du secteur, citant à cet égard la déréglementation et la privatisation, les attaques répétées contre les principes fondamentaux, les bas salaires et les lacunes en matière de sécurité et de santé au travail. Il espère que les observations formulées par les représentants de son groupe ont rendu compte fidèlement des principales difficultés rencontrées par la main-d'œuvre ferroviaire. Dans l'ensemble, il se dit satisfait des points de convergence qui ont émergé. Il souligne que son groupe connaît la position du groupe des employeurs sur le droit de grève et qu'il est informé de la procédure en cours devant la Cour internationale de Justice, et il précise que les exemples qu'il a présentés visaient à mettre en lumière ce que de nombreux syndicats du secteur ferroviaire vivent sur le terrain. Le groupe des travailleurs a une position claire sur cette question. Même si les dirigeants syndicaux et les travailleurs du secteur ferroviaire risquent la prison lorsqu'ils participent à une action syndicale légitime, ils ne renonceront pas à exercer leurs droits fondamentaux.
- 76.** La vice-présidente employeuse indique de nouveau que son groupe prend acte des préoccupations exprimées en ce qui concerne le droit de grève mais que la question doit être tranchée par la Cour internationale de Justice et qu'elle ne souhaite pas préjuger de la décision que celle-ci rendra. Elle se félicite du terrain d'entente qui a pu être trouvé. Revenant sur un élément mentionné par le groupe des travailleurs, elle indique que le groupe des employeurs a certes abordé la question des quasi-accidents en indiquant que leur signalement ne devait pas donner lieu à des sanctions, mais qu'il n'a pas été question de la réalisation d'inspections indépendantes.

Examen du point 3

Quelles mesures peut-on recommander à l'Organisation internationale du Travail et à ses Membres (gouvernements, organisations d'employeurs et de travailleurs) de prendre afin de promouvoir le travail décent dans le secteur ferroviaire, s'agissant notamment de recommandations stratégiques en vue d'une action tripartite et de mesures prioritaires et d'orientations pratiques à l'intention du Bureau?

77. Le porte-parole du groupe des travailleurs déclare que les gouvernements devraient mener les actions suivantes: assurer la mise en œuvre effective des principes et droits fondamentaux au travail, de même que celle des normes internationales du travail applicables, ainsi que leur jouissance par tous les travailleurs du rail; investir dans le développement de l'infrastructure et des systèmes ferroviaires et promouvoir cet objectif, au moyen de financements publics stables et prévisibles; adopter des pratiques d'achat durables, en se fondant sur les dispositions de la convention (n° 94) sur les clauses de travail (contrats publics), 1949; en consultation avec les partenaires sociaux, prendre toutes les mesures réglementaires, politiques et financières envisageables pour lutter contre le changement climatique et faire en sorte que tous les travailleurs du rail bénéficient d'une transition juste, conformément aux Principes directeurs pour une transition juste vers des économies et des sociétés écologiquement durables pour tous de l'OIT; et renforcer les systèmes d'administration et d'inspection du travail afin d'assurer la pleine application des normes internationales du travail et de la législation nationale dans le secteur.
78. Quant aux mandants tripartites de l'OIT, ils devraient, chaque fois que c'est possible et selon qu'il conviendra, mener les actions suivantes: affirmer que les transports ferroviaires sont un bien commun; mener des évaluations d'impact sur le travail et créer des cadres en vue de la tenue d'un dialogue social véritable, négociation collective y compris, ainsi que de pourparlers effectifs sur l'introduction d'innovations telles que l'intelligence artificielle; instaurer et maintenir un environnement propice à la tenue d'un dialogue social efficace, fondé sur la négociation collective, y compris au niveau transfrontalier, et agir en vue d'assurer la reconnaissance effective de la liberté syndicale et du droit de négociation collective dans le secteur ferroviaire, conformément aux dispositions de la convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948 et de la convention (n° 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949; créer des instances en vue de la tenue de consultations tripartites régulières sur le secteur ferroviaire aux échelons mondial, régional et national, ou renforcer celles qui existent déjà. En outre, les mandats tripartites doivent veiller à ce que les dotations en effectifs soient suffisantes et adéquates dans le secteur, et ils doivent promouvoir une culture de l'équité, notamment en assurant l'accès à des mécanismes de réclamation efficaces permettant de faire des signalements sans craindre les représailles. Ils doivent également promouvoir les modalités d'emploi typiques et des pratiques de recrutement équitables, limiter le recours à la sous-traitance et veiller à ce que les travailleurs employés par des sous-traitants ou au bénéfice d'autres modalités de travail précaire jouissent d'une protection qui n'est pas moins favorable que celle qui est offerte aux travailleurs au bénéfice d'une relation de travail directe; respecter et appliquer rigoureusement les Conclusions sur les conséquences de la restructuration des chemins de fer pour la direction et le personnel adoptées en 1994; lutter contre les risques ainsi que contre la violence et le harcèlement qui ont cours dans le secteur; instaurer des comités paritaires sur la sécurité et la santé au travail; créer et appliquer des cadres stratégiques et réglementaires portant sur la durée du travail et les périodes de repos, afin de prévenir les phénomènes de fatigue, compte tenu des caractéristiques particulières du secteur; veiller à l'application de politiques équitables et inclusives dans le domaine de l'emploi; promouvoir l'égalité des chances et de traitement pour tous; prendre des dispositions pour assurer l'accès à l'eau potable, à des équipements de protection individuelle, en tenant compte des considérations de genre, ainsi qu'à des installations

sanitaires et des lieux de repos adaptés, accessibles et séparés pour les hommes et pour les femmes. En outre, ils doivent veiller à ce que tous les travailleurs du rail reçoivent un salaire vital, proportionné à leurs besoins et à ceux de leur famille; combler les lacunes de compétences par des formations visant à recycler et perfectionner les travailleurs, par une reconnaissance transfrontalière des qualifications et des diplômes, par des apprentissages de qualité, par un apprentissage tout au long de la vie et par des normes de formation; promouvoir la diversité au sein de la main-d'œuvre, y compris au moyen de mécanismes de financement public; lever les obstacles à la mobilité transfrontalière et internationale des travailleurs et au recrutement équitable; assurer l'accès universel à des systèmes de protection sociale complets, adéquats et durables, dont tous les travailleurs doivent jouir indépendamment de leur situation au regard de l'emploi, tout en assurant la transférabilité des prestations de sécurité sociale entre les pays; faire en sorte que le secteur du rail assume ses obligations en ce qui concerne les droits humains, y compris les droits relatifs au travail, à l'échelle de sa chaîne d'approvisionnement.

79. L'orateur engage les participants à la réunion à inviter le Conseil d'administration du BIT à examiner toutes les mesures normatives et non normatives afin de promouvoir et réaliser le travail décent dans le secteur ferroviaire, et de convoquer, le moment venu, une réunion tripartite d'experts en vue d'élaborer et d'adopter un recueil de directives pratiques ou des directives sur la sécurité et la santé dans le secteur ferroviaire dans le but de promouvoir la sécurité des opérations et de protéger les travailleurs du rail et la société dans son ensemble. En ce qui concerne les mesures prioritaires et les orientations pratiques, il invite le Bureau à mener les actions suivantes: continuer de promouvoir la ratification et l'application effective des normes internationales du travail, ainsi que les déclarations, instruments et outils de l'OIT se rapportant au secteur ferroviaire; aider les mandants à renforcer leur capacité de respecter, promouvoir et réaliser les principes et droits fondamentaux au travail, par l'application effective de la convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948, et de la convention (n° 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949; et engager un dialogue social efficace, négociation collective y compris; fournir un soutien technique aux mandants en vue de l'application effective des conventions de l'OIT, y compris la convention (n° 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, la convention (n° 187) sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006 et la convention (n° 190) sur la violence et le harcèlement, 2019, dans une perspective sectorielle; promouvoir l'activité des femmes et des jeunes dans le secteur; contribuer à la conception et la mise en œuvre de programmes d'acquisition et d'actualisation des compétences, d'apprentissage et de formation tout au long de la vie; effectuer des travaux de recherche, notamment sur les bonnes pratiques en vue de renforcer l'inclusivité de la main-d'œuvre, sur les effets de la technologie – intelligence artificielle y compris –, sur les effectifs et les conditions de travail, ainsi que sur l'application des normes internationales du travail dans le secteur ferroviaire. Le Bureau est également encouragé à lancer des projets de coopération technique, y compris avec des États sans littoral; à renforcer la coordination et la coopération avec les instances multilatérales intéressées, notamment la CESAP, la CEE-ONU et l'OTIF; et à contribuer activement aux travaux entrepris dans le cadre de la Décennie des Nations Unies pour les transports durables, aux côtés des mandants tripartites. L'orateur propose en outre que le projet de conclusions et de recommandations soit assorti d'une annexe dans laquelle les déclarations, instruments, directives et outils de l'OIT se rapportant au secteur ferroviaire seraient énumérés.
80. La vice-présidente employeuse se félicite du terrain d'entente qui a pu être trouvé à ce stade, notamment en ce qui concerne l'importance de la sécurité, la nécessité de disposer d'un financement durable sur le long terme et l'apport d'une action visant à créer des conditions propices à l'investissement dans l'infrastructure ferroviaire et le matériel roulant. Elle encourage les gouvernements à mener les actions suivantes, en consultation avec les organisations d'employeurs et de travailleurs les plus représentatives: élaborer des recommandations

conjointes sur l'action à mener pour soutenir l'innovation et la productivité et assurer la croissance future ainsi que la durabilité du secteur; promouvoir des politiques cohérentes, claires et concrètes, qui reflètent la réalité existante et ne fassent pas obstacle aux évolutions et à l'innovation; introduire des réformes efficaces, notamment en vue d'un passage de régimes de propriété publique à d'autres formes de propriété, et mettre à jour les réglementations. En outre, il convient de recenser les éléments qui appellent une réforme à l'échelon du pays, compte tenu de la situation économique nationale, mais aussi de fournir un appui aux fins de la modernisation des programmes de formation et de perfectionnement des compétences, en vue d'attirer une nouvelle génération de travailleurs aux profils diversifiés et de les fidéliser, ainsi que pour conserver les travailleurs plus âgés, avec les connaissances qu'ils ont accumulées. À ces fins, il faut mettre en place des systèmes de protection sociale inclusifs et durables, notamment à l'échelon national, en tenant compte du contexte économique national. Il est capital d'assurer la tenue d'un dialogue social tripartite efficace, de définir des programmes et des solutions adaptés à la situation et aux besoins locaux, et de diffuser les bonnes pratiques en ce qui concerne le développement et la modernisation du secteur ferroviaire, en tenant compte des préoccupations régionales ainsi que de la diversité des structures et des régimes de propriété existants.

81. En ce qui concerne les mesures prioritaires et les orientations pratiques, l'oratrice encourage le Bureau à mener les actions suivantes: appliquer des stratégies pour une transition juste lors de l'analyse des questions sectorielles et de l'élaboration de politiques, comme prévu par la Résolution concernant une transition juste vers des économies et des sociétés écologiquement durables pour tous adoptée par la Conférence internationale du Travail en 2023; collaborer avec d'autres organisations internationales et régionales pour promouvoir la mise en place de financements et d'investissements stables sur le long terme, notamment en mettant les employeurs et les gouvernements en relation avec des solutions de financement novatrices; répertorier et diffuser les bonnes pratiques en matière de sécurité et de santé au travail, afin de favoriser la reproduction des stratégies éprouvées ayant contribué à améliorer la sécurité ferroviaire; et renforcer les capacités en vue de la tenue d'un dialogue social efficace dans le secteur. Le groupe des employeurs a la conviction que les éléments d'un consensus sont réunis. L'oratrice remercie le groupe gouvernemental et le groupe des travailleurs de leur participation constructive et de leur apport précieux. L'échange d'idées franc et ouvert qui a eu lieu est une illustration fidèle de l'esprit cheminot, fait d'engagement et de dévouement partout dans le monde. Pour que le rail continue de contribuer au progrès à l'échelle de la planète, tous les partenaires sociaux doivent collaborer. Ce n'est que par un dialogue tripartite efficace que le rail continuera d'être la clé de voûte d'un développement sûr, productif, durable et inclusif à l'avenir. L'oratrice engage le Bureau à proposer des conclusions provisoires et des recommandations concrètes qui reflètent le consensus, ainsi que la diversité des situations et des structures nationales, tout en l'incitant à promouvoir des approches conçues sur mesure, qui s'appuient sur des investissements et des analyses économiques solides.
82. Le vice-président gouvernemental déclare qu'en ce qui concerne les recommandations concernant l'action future, le groupe gouvernemental souligne qu'il faut des modèles communs, conformes aux dispositions des conventions applicables de l'OIT, afin d'orienter les politiques relatives aux droits des travailleurs, en particulier dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail. Les chemins de fer opèrent dans un environnement où de nombreuses règles coexistent, et un encadrement progressif du temps de travail ainsi que des conditions de travail est essentiel. À cet égard, le Bureau a un rôle à jouer en soutenant les États Membres. Les chemins de fer sont une industrie à forte intensité de capital; de nombreux pays modernisent, rénovent ou développent leurs infrastructures, ce qui nécessite des investissements considérables. L'orateur souligne qu'un appui semble nécessaire en ce qui concerne les accords de financement. Sur ce point également, l'OIT pourrait avoir un rôle à jouer. Alors que les privatisations se multiplient, les

consultations bipartites et tripartites sont capitales pour rendre les transitions plus aisées et protéger les droits des travailleurs.

83. L'orateur souligne l'importance de la normalisation et suggère de créer un organisme normatif international pour le secteur ferroviaire, sur le modèle de ce qui existe déjà pour l'aviation ou pour le transport maritime. Par ailleurs, il faut encourager le recours aux nouvelles technologies et à l'intelligence artificielle, tout en surveillant les conséquences d'une telle introduction sur les droits des travailleurs, la sécurité de l'emploi et la sécurité. L'innovation peut contribuer au renforcement de la sécurité des voyageurs mais aussi de celle du personnel. Il importe de relayer les bonnes pratiques et les initiatives couronnées de succès. Soulignant l'importance de l'interopérabilité, l'orateur affirme qu'il faut instituer des mécanismes d'assistance technique en vue de faciliter la coopération régionale et transfrontalière, en particulier pour les pays enclavés qui ont besoin d'un accès aux ports. Il convient également de garantir des normes minimales communes et de veiller à l'intégration régionale des réseaux ferroviaires. L'analyse comparative et la normalisation en ce qui concerne les pratiques de maintenance, la signalisation, la formation, l'octroi de licences et le contrôle de la sécurité revêtent aussi une grande importance. En outre, il faut définir des protocoles d'enquête en cas d'accidents ferroviaires, sur le modèle de ce qui se fait dans le secteur aérien, pour que des enseignements soient tirés de tels événements et que les systèmes soient améliorés en conséquence. Par ailleurs, le groupe gouvernemental propose de créer un institut de formation international spécifique pour le rail, dans lequel des formations de haut niveau seraient organisées à l'intention des États Membres.
84. La représentante du gouvernement du Zimbabwe indique que le Centre international de formation de l'OIT devrait adapter ses programmes de renforcement des capacités compte tenu des contextes particuliers des États Membres, étant donné que le secteur ferroviaire n'est pas développé partout de la même manière. Elle relève qu'aucun exemple intéressant l'Afrique n'a été présenté dans les présentations vidéo diffusées pendant la réunion (voir annexe I) et elle se demande si cela signifie que le Bureau ne mène aucune activité ferroviaire susceptible d'être mentionnée dans la région.
85. Le représentant du gouvernement du Brésil dit que les gouvernements, les employeurs et les autres parties prenantes et l'OIT doivent prendre des dispositions aux échelons international, national et régional en vue de la mise en place des éléments suivants: une législation et des pratiques sur la durée du travail et les périodes de repos en vue de prévenir la fatigue; des réglementations sur la sécurité et la santé au travail conçues spécifiquement pour le transport de marchandises et pour le transport de voyageurs; une législation et des pratiques garantissant la liberté syndicale, la négociation collective et la protection contre la discrimination; et des systèmes de gestion de la sécurité qui donnent aux employeurs les moyens de repérer et de maîtriser les risques et dangers auxquels les travailleurs du rail sont exposés au travail. En outre, l'orateur recommande d'introduire des programmes de formation complets, une législation et des pratiques sur l'entretien du matériel roulant et des voies ferrées devant être assuré par chaque partie, des structures et des formations améliorées à l'intention de l'inspection du travail, notamment en vue de renforcer les capacités pour ce qui touche à l'analyse des accidents et la recherche de leurs causes, l'inscription dans les contrats de concession et de privatisation de clauses visant à protéger les droits fondamentaux au travail ainsi que des politiques visant à accroître l'attractivité du secteur.
86. Le représentant du gouvernement de l'Inde souligne qu'il faut bien distinguer les personnels qui exercent des fonctions critiques pour la sécurité des autres personnels ferroviaires, et qu'il faut prévoir des garanties adaptées dans le premier cas de figure, notamment en limitant la durée du travail, celle-ci pouvant varier selon le système de gestion et le pays. En l'absence d'accord sur les équipements essentiels et les aménagements nécessaires dans les locomotives, les conducteurs

doivent souvent maîtriser plusieurs technologies, ce qui rend leur tâche plus complexe. Il faut aussi normaliser les équipements de base, les aménagements et les interfaces. Sur la question du financement à long terme, l'orateur souligne que, même si les chemins de fer sont le mode de transport le plus durable, il faut encore établir des mécanismes en vue de monétiser les crédits d'émission de carbone qu'ils génèrent. La définition de réglementations relatives au contrôle, à la communication de rapports et à la vérification peut créer de nouvelles possibilités financières pour les pays qui investissent dans les chemins de fer. L'orateur réaffirme qu'il importe de mettre en place une plateforme minimale commune, qui pourrait être adaptée en fonction des contextes nationaux, aux fins de l'interopérabilité.

87. La représentante du gouvernement du Malawi précise, en relation avec l'observation formulée précédemment au sujet des activités de renforcement des capacités, que, même si certaines régions n'apparaissent pas dans les présentations, des initiatives visant à améliorer et développer le secteur ferroviaire sont en cours dans différentes sous-régions. L'oratrice appelle instamment le Bureau à renforcer sa coopération avec les instances sous-régionales en question, afin d'assurer la conformité des programmes et stratégies adoptés dans le secteur avec les normes internationales, ainsi que leur mise en œuvre effective.
88. Le responsable de l'Unité des transports et des questions maritimes précise, en réponse à une question posée par la représentante du gouvernement du Zimbabwe sur les activités menées par l'OIT en Afrique, que le Bureau a publié un manuel sur le dialogue social dans le secteur ferroviaire, et qu'un atelier tripartite sous-régional a été organisé en 2023 à Livingstone, en Zambie, qui a rassemblé 20 représentants des gouvernements, des travailleurs et des employeurs venus d'Afrique du Sud, du Botswana, du Malawi, de la Namibie, de la Zambie et du Zimbabwe, ainsi que 18 observateurs. Cet atelier a permis de mettre en commun des bonnes pratiques et de promouvoir la sécurité et la durabilité du secteur ferroviaire au moyen du dialogue social. Le document adopté à l'issue des travaux aborde des aspects tels que la protection des travailleurs, la formation, les compétences, le financement, la recapitalisation, la cohérence des politiques, l'évolution structurelle des régimes de propriété et des opérations, la transparence et la tenue de consultations efficaces, en vue de promouvoir la justice sociale et le travail décent. L'orateur dit prendre acte de la demande relative à la réalisation d'activités de renforcement des capacités supplémentaires aux échelons national et sous-régional.
89. La représentante du gouvernement du Malawi remercie le Bureau pour ses explications. Cependant, elle regrette qu'un grand nombre des exemples présentés dans les messages vidéo se concentrent sur une seule région, sans que la situation des autres continents ne soit mise en lumière. La présentation d'informations sur des régions variées permet d'enrichir le débat et fournit des possibilités d'apprentissage intéressantes. Ce problème récurrent a déjà été mentionné lors de réunions précédentes, au cours desquelles certaines régions étaient davantage mises en avant que d'autres.
90. Le responsable de l'Unité des transports et des questions maritimes prend note du problème soulevé en ce qui concerne l'équilibre régional des exemples présentés, et il reconnaît que des progrès pourraient être réalisés vers une représentation plus large sur le plan géographique à l'avenir. Il salue la participation active de nombreux États d'Afrique au sein du groupe gouvernemental, et il souligne que le rapport de la réunion rendra compte fidèlement de l'ensemble des propos, récits et préoccupations exprimés.
91. Le porte-parole du groupe des travailleurs remercie les vice-présidents et les groupes qu'ils représentent de leur participation et leur engagement. Il est aussi d'avis que le Bureau devrait réaliser des activités relatives aux chemins de fer aux échelons national, sous-national et régional, y compris en Afrique, dans la lancée de l'atelier organisé en Zambie en 2023.

92. La vice-présidente employeuse dit que, du point de vue du groupe des employeurs, il serait à la fois inapproprié et superflu de créer un organisme international chargé d'encadrer le secteur ferroviaire. Les chemins de fer opèrent sur un ou plusieurs territoires nationaux, sous l'autorité d'États souverains. À la différence du transport maritime, on n'y trouve rien qui pourrait s'apparenter à des eaux internationales et justifierait un contrôle international. Si une telle instance était introduite, elle créerait des doublons en matière de contrôle et serait source de conflits et d'ambiguïté. Le groupe des employeurs défend l'interopérabilité, mais il estime que des questions telles que les échanges transfrontaliers, les migrations et les relations internationales continuent de constituer des prérogatives des États. Un organisme international risquerait d'élaborer des normes qui ne tiendraient pas compte de la diversité des régimes de propriété, des structures et des stades de développement qui ont cours dans le secteur. Le groupe des employeurs prône plutôt un développement de la collaboration et une mise en commun des connaissances et des bonnes pratiques.
93. Les inspections du travail, qui sont essentielles à l'efficacité de l'administration du travail, doivent être indépendantes, et elles doivent être effectuées par des agents qualifiés, qui doivent faire preuve de souplesse et disposer de ressources suffisantes. Outre leurs fonctions relatives au contrôle de l'application de la réglementation, les inspecteurs peuvent aussi fournir des informations aux entreprises, ainsi que des orientations, des formations et un appui à la gestion. L'oratrice relève que la convention (n° 81) sur l'inspection du travail, 1947, autorise les États à exempter certains secteurs et à définir la portée des dispositions au moyen de déclarations communiquées au moment de la ratification. La difficulté principale tient au manque de ressources disponibles pour les systèmes d'inspection du travail. La question de l'inspection du travail est traitée dans les Conclusions concernant la promotion d'entreprises durables adoptées par la Conférence internationale du Travail en 2007, conclusions qui sont toujours d'actualité et méritent d'être promues afin de faire progresser le travail décent dans le secteur ferroviaire. L'oratrice se félicite du terrain d'entente qui a émergé lors des délibérations tenues dans le cadre de la réunion, et elle dit attendre avec intérêt les conclusions provisoires.
94. Le vice-président gouvernemental s'associe à ces propos et il réitère ses observations précédentes.

► Examen et adoption du projet de conclusions et de recommandations

95. À la quatrième séance de la réunion, conformément aux dispositions de l'article 13 du Règlement des réunions techniques, les participants ont établi un groupe de travail chargé de rédiger un projet de conclusions reflétant la diversité d'opinions, de propositions et de suggestions exprimées au cours de la discussion.
96. Le groupe de travail, présidé par la présidente, Mme S. M. Janahi (membre employeuse, Bahreïn), était composé des membres suivants:

Groupe gouvernemental

Inde	M. A. A. T. Pednekar (vice-président)
	M. K. Kant Rora (conseiller technique)
Kenya	M ^{me} M. Muli
	M ^{me} T. Nyandika (conseillère technique)
Mali	M. B. A. I. Tahar

Namibie	M ^{me} P. Nghidengwa M. T. M. Shakela (conseiller technique)
Groupe des employeurs	M ^{me} M. A. Martens (vice-présidente, Canada) M. V. Rama Manohara Rao (Inde) M ^{me} N. Chenard (République démocratique du Congo) M. J. F. Flores Filho (Brésil)
Secrétariat:	M. L. R. Morales Vélez (OIE) M ^{me} N. Privee Boudeguer (OIE)
Groupe des travailleurs	M. J. A. Sosa (vice-président, Argentine) M. J. Kennedy (Canada) M ^{me} P. Singh (Inde) M ^{me} J. Nafula Sikhila Lusaka (Kenya)
Secrétariat:	M. A. Praça (CSI) M. R. Subasinghe (ITF) M. D. Akdogan (ITF)

97. Le projet de conclusions et de recommandations sur le travail décent dans le secteur ferroviaire (TMDWRS/2025/6), tel que révisé et modifié par le groupe de travail, est soumis à la réunion pour adoption lors de sa cinquième séance.

Conclusions et recommandations

Introduction

98. Le paragraphe 1 tel que proposé est approuvé.

Problématiques actuelles et nouvelles ayant eu le plus d'incidences sur la réalisation du travail décent dans le secteur ferroviaire

Projet de paragraphes 2 à 7

99. Les paragraphes 2 à 7 sont approuvés.

Mesures à prendre pour promouvoir les politiques en matière de sécurité ferroviaire et de durabilité

Projet de paragraphes 8 à 16

100. Les paragraphes 8 à 16 sont approuvés.

Recommandations concernant l'action future de l'Organisation internationale du Travail et de ses Membres

Projet de paragraphes 17 à 21

101. Les paragraphes 17 à 21 sont approuvés.

Annexe

- 102.** L'annexe proposée, qui contient une liste non exhaustive de déclarations, d'instruments, de directives et d'outils de l'OIT ainsi que d'autres instruments internationaux visant à promouvoir le travail décent dans le secteur ferroviaire dans son ensemble, est approuvée.

Titre

- 103.** Par souci de clarté et pour renforcer la visibilité du document, le porte-parole du groupe des travailleurs propose de reformuler le titre comme ceci: Conclusions et recommandations sur le travail décent dans le secteur ferroviaire. Les autres groupes accueillent favorablement cette proposition, et ce nouveau titre est approuvé.

Adoption des Conclusions et des recommandations

- 104.** Les participants à la réunion technique adoptent les Conclusions et recommandations sur le travail décent dans le secteur ferroviaire (TMDWRS/2025/7) dans leur ensemble, par consensus.

► Clôture de la réunion

- 105.** Le secrétaire général de la réunion félicite les participants pour la qualité de leurs échanges, qui ont été à la fois constructifs, productifs et axés sur les résultats, et qui se sont caractérisés par un esprit d'équité, de respect et de bonne foi, des éléments indispensables au succès du dialogue social. Les travaux ont permis d'aboutir à un document conforme à l'intérêt de toutes les parties, qui reflète les efforts considérables déployés par l'ensemble des participants. L'orateur remercie la présidente pour la façon remarquable dont elle s'est acquittée de ses fonctions, et il félicite également les trois vice-présidents ainsi que le porte-parole des travailleurs pour leur travail rigoureux, tout en saluant la participation constructive des trois groupes. Il remercie également l'équipe du Bureau et l'ensemble du personnel d'appui, ajoutant qu'il espère qu'il ne faudra pas attendre trente ans avant qu'une nouvelle réunion technique soit convoquée. Compte tenu du rythme rapide des évolutions dans le secteur ferroviaire, il serait utile d'en faire le bilan dans les dix années à venir.
- 106.** La vice-présidente employeuse se déclare satisfaite de la teneur des débats, qui ont été riches et fructueux, et elle dit avoir apprécié également de pouvoir collaborer avec des parties prenantes du secteur ferroviaire venues des quatre coins du monde. Elle remercie sa conseillère technique ainsi que les membres de son groupe et se félicite de la contribution et de l'engagement du groupe gouvernemental et du groupe des travailleurs, qui n'ont pas ménagé leurs efforts pour parvenir à un terrain d'entente. L'oratrice remercie la présidente, qui a su se montrer prudente, diplomate et ferme à la fois. Ses remerciements vont également au Bureau et à tous les membres du personnel ayant participé à l'organisation et à la gestion d'une réunion qui illustre parfaitement ce qu'est un dialogue social réussi. Tout en soulignant que le secteur ferroviaire est à l'aube d'une nouvelle ère, l'oratrice exprime l'espoir que la réunion tripartite et les documents sur lesquels celle-ci a débouché contribueront à façonner l'avenir du rail.
- 107.** Le vice-président travailleur se félicite du caractère constructif des délibérations, qui n'ont pas toujours été faciles, mais qui ont reflété la volonté commune de contribuer à l'édification d'un secteur ferroviaire robuste et de créer un avenir pour les travailleurs du rail. Toute décision devrait être prise en considérant avant tout la nécessité de préserver les droits des travailleurs, ainsi que leur dignité et leur sécurité. L'avenir du secteur doit être bâti sur la base du respect, des principes

et droits fondamentaux et d'une culture de la sécurité rigoureuse. L'orateur remercie la présidente, les vice-présidents, le secrétaire général, la secrétaire générale adjointe et la secrétaire exécutive de la réunion, ainsi que le responsable de l'Unité des transports et des questions maritimes, la coordinatrice et cheffe des services du secrétariat et l'équipe d'appui de cette dernière, soulignant que c'est grâce à leur travail acharné que la réunion a pu aboutir. Il remercie également les membres du groupe des employeurs et du groupe gouvernemental, les membres de son propre groupe, son secrétariat, ainsi que son porte-parole, pour leurs compétences, leur enthousiasme, leur patience et leur solidarité. Il remercie enfin ses collègues de l'ITF et de la CSI. Il souligne que les travailleurs du rail jouent un rôle déterminant pour la sécurité et la durabilité des transports. L'existence d'un dialogue social véritable, la négociation collective ainsi que la solidarité sont des éléments essentiels pour parvenir à fournir des services publics durables et équitables.

- 108.** Le vice-président gouvernemental remercie le Bureau pour les travaux préparatoires qu'il a menés à bien ainsi que pour les orientations et l'appui qu'il a fournis. Les documents adoptés par la réunion mettent en lumière l'apport de l'OIT en tant que forum tripartite. Le secteur ferroviaire est à l'aube d'une période de croissance dont il va sortir transformé, et les conclusions de la réunion contribueront à la définition future des objectifs en matière de travail décent. L'orateur remercie la présidente pour sa conduite avisée des débats, et il remercie les membres de son groupe, ainsi que les membres du groupe des travailleurs et du groupe des employeurs, que leurs vice-présidents respectifs ont dirigés avec brio. Le dialogue constructif qui a été tenu, au cours duquel des points de vue différents et intéressants ont pu être exprimés, a permis d'élaborer un document dans lequel on trouvera des orientations solides pour l'action à mener. L'orateur remercie toutes les délégations pour leur engagement et leurs propositions constructives.
- 109.** Le représentant du gouvernement du Brésil félicite le Bureau et son personnel, ainsi que la présidente et les vice-présidents. Afin de dissiper tout malentendu qui aurait pu découler des propos qu'il a tenus précédemment, il précise que le secteur ferroviaire est dûment réglementé dans son pays, la protection de l'ensemble de la main-d'œuvre étant assurée par une large gamme d'instruments législatifs, notamment par des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail. S'il est vrai qu'il n'existe pas de dispositions réglementaires portant spécifiquement sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur ferroviaire, les dispositions de la législation et de la réglementation d'application générale sur ces aspects protègent tous les travailleurs, y compris les travailleurs du rail.
- 110.** La représentante du gouvernement de l'Indonésie remercie le vice-président gouvernemental pour la façon dont il a dirigé son groupe. Le secteur ferroviaire joue un rôle essentiel pour le développement, notamment dans les régions rurales, ainsi que pour la durabilité des transports interrégionaux et transfrontaliers, pour la continuité des chaînes d'approvisionnement et pour le progrès économique et social, tout en étant soumis à l'effet de facteurs tels que l'évolution technologique rapide, le changement climatique et d'autres contraintes mondiales. Les conclusions de la réunion technique constitueront un outil utile pour l'action à venir. L'oratrice dit espérer que le Bureau continuera de donner un rang de priorité élevé à l'assistance technique destinée au Sud global. Elle remercie tous les délégués qui ont participé à la réunion pour leur participation constructive.
- 111.** Après avoir remercié le Bureau et l'ensemble des participants, notamment les trois vice-présidents, du professionnalisme et de l'enthousiasme dont ils ont fait preuve, la présidente déclare close la Réunion technique sur le travail décent dans le secteur ferroviaire.

► Annexe I. Liste des présentations vidéo brèves sur certaines questions actuelles et nouvelles ayant une incidence sur le secteur ferroviaire

Comme indiqué sur le programme de travail de la réunion tel qu'adopté (TMDWRS/2025/2), six messages vidéo dans lesquels des spécialistes du secteur ferroviaire donnent leur éclairage sur une thématique particulière ont été diffusés aux première, deuxième et troisième séances de la réunion:

Thème	Expert
Gouvernance internationale	M. F. Dionori (CEE-ONU)
Financement	M ^{me} M. Lawrence (Banque mondiale)
Énergie	M. O. Alsauskas (Agence internationale de l'énergie)
Intelligence artificielle	M. R. van Dongen (Nederlandse Spoorwegen)
Recherche et innovation	M. G. Travaini (entreprise commune «Système ferroviaire européen»)
Efficacité et compétitivité	M. L. Casullo (Ricardo)

Le Bureau remercie les experts des présentations vidéo qu'ils ont envoyées.

► Annexe II. Conclusions et recommandations sur le travail décent dans le secteur ferroviaire ¹

Introduction

1. Depuis leur apparition, les chemins de fer ont profondément transformé le monde et contribué de manière historique à la poursuite des objectifs économiques et sociaux des pays. Aujourd'hui, le secteur ferroviaire est un employeur de premier plan dans un certain nombre de pays, et les services ferroviaires demeurent un pilier et un facteur indispensable de la transformation économique, de la création d'emplois, de la compétitivité et de l'inclusion sociale. Les chemins de fer figurent parmi les modes de transport les plus économes en énergie et les plus sobres en émissions de carbone, notamment sur les longues distances, pour le transport tant des marchandises que des voyageurs, à l'échelle nationale et internationale. Ils jouent un rôle essentiel dans le développement de chaînes de valeur durables, dans les politiques de transition énergétique et dans la mobilité des voyageurs vers les régions périphériques et les pôles économiques. Dans nombre de secteurs, ils contribuent activement à faciliter le commerce et les investissements, et à favoriser la régénération urbaine ainsi que le développement rural, et constituent le socle d'une croissance économique durable, en particulier pour les pays enclavés.

Problématiques actuelles et nouvelles ayant eu le plus d'incidences sur la réalisation du travail décent dans le secteur ferroviaire

2. Malgré son caractère international et, dans plusieurs pays, transfrontière, le secteur ferroviaire manque d'un cadre commun de gouvernance qui lui assurerait une cohérence régionale et mondiale et lui permettrait de s'imposer comme un mode de transport véritablement mondial. La diversité des approches nationales et régionales a donné lieu à des cadres distincts en matière de développement et de réglementation des couloirs ferroviaires – sans que des normes internationales comparables à celles qui existent pour les secteurs aérien et maritime aient été mises en place – ce qui, dans certaines régions, a entravé l'interopérabilité transfrontière et régionale.
3. En raison de leur importance cruciale du point de vue de la sécurité et de leur poids économique et stratégique pour le transport et les échanges internationaux, les chemins de fer sont très réglementés. Si les pays ont utilisé divers moyens législatifs, une approche sur mesure pourrait être recommandée pour répondre aux besoins et aux particularités du secteur, car les systèmes ferroviaires diffèrent considérablement par leur modèle de propriété et leur niveau de développement.
4. Le secteur public joue un rôle décisif dans la réglementation des services ferroviaires, qui peuvent être assurés par des opérateurs publics et/ou privés, avec des degrés divers d'externalisation et d'autres formes de contrat et de sous-traitance. Dans certaines régions, la séparation des infrastructures et des entreprises ferroviaires qui les exploitent a conduit à une répartition des responsabilités en ce qui concerne lesdites infrastructures, la gestion du trafic et les services ferroviaires. Les contraintes inhérentes aux structures existantes ont conduit à l'introduction de

¹ Conformément aux procédures établies, les présentes conclusions et recommandations seront soumises pour examen au Conseil d'administration du Bureau international du Travail à sa 356^e session (mars 2026).

la concurrence et du financement mixte dans les exploitations ferroviaires, avec des résultats variables qui reflètent la diversité du secteur. Le secteur privé est lui aussi un moteur essentiel de l'innovation, de la croissance économique, de la création d'emplois et de la transition vers des économies durables et inclusives, ouvrant ainsi aux entreprises ferroviaires de certains pays la possibilité d'explorer de nouvelles options et de nouveaux débouchés commerciaux. En œuvrant ensemble, les secteurs public et privé peuvent servir de catalyseurs à un avenir plus durable et plus inclusif. Cela peut comprendre la privatisation ou la commercialisation, qui peuvent se traduire par des concessions à durée déterminée ou d'autres formes de participation du secteur privé avec, dans bien des cas, d'éventuelles répercussions sur les niveaux d'effectifs, les conditions de travail, les cadres de négociation collective, les structures de rémunération et les possibilités de formation. Un dialogue social efficace et des politiques cohérentes et équilibrées sont donc essentiels pour garantir l'efficacité opérationnelle, préserver le travail décent et renforcer la viabilité à long terme du secteur.

5. Les chemins de fer sont à l'heure actuelle l'un des modes de transport les plus sûrs, la sécurité étant non négociable pour le secteur. S'ils permettent de réduire considérablement les coûts de transport et les temps de trajet pour les usagers, les services ferroviaires doivent avant tout être sûrs pour les travailleurs et les voyageurs, efficaces et abordables, et des systèmes d'inspection appropriés devraient garantir leur sécurité. Parmi les dangers et les risques en matière de sécurité et de santé au travail (SST) figurent non seulement les accidents, mais aussi la fatigue, les postes de durée excessive, le bruit et les vibrations, les gaz d'échappement de moteurs diesel, les dangers électriques, les risques physiques et psychologiques ainsi que la violence et le harcèlement. Les dangers associés à la maintenance et au fonctionnement des trains comprennent les risques physiques, chimiques, ergonomiques et biologiques, les phénomènes météorologiques extrêmes, notamment le stress thermique, et les risques liés aux espaces confinés. Il est essentiel de mettre à disposition des installations sanitaires sûres, accessibles et adéquates, de fournir un équipement de protection individuelle (EPI) approprié et adéquat, sans frais pour le travailleur ² et, si nécessaire et selon le contexte national, des uniformes. Il convient aussi d'adopter des mesures qui tiennent compte des considérations de genre pour lever les obstacles empêchant les femmes d'accéder au secteur et de s'y maintenir.
6. Les systèmes ferroviaires sont un domaine à forte intensité de capital, et des investissements à long terme, prévisibles et stables sont essentiels pour en exploiter tout le potentiel et leur permettre de fournir des services sûrs, productifs et durables. Or, dans certains pays, le financement est insuffisant pour garantir le travail décent, favoriser une croissance dynamique et promouvoir pleinement l'innovation, mais aussi pour assurer la maintenance des infrastructures et du matériel roulant. Une viabilité économique et financière à long terme propre à redynamiser le secteur, notamment grâce à de nouveaux mécanismes tels que les instruments de financement de l'action climatique, peut, tant pour les services ferroviaires publics que privés, être un moteur essentiel d'une transition juste et faire progresser le travail décent en tant que pierre angulaire d'un secteur ferroviaire sûr, inclusif et durable. Le renforcement des capacités et la formation, en particulier les efforts déployés pour actualiser et perfectionner les compétences, exigeront une

² Aux termes de l'article 16 de la convention (n° 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, les employeurs seront tenus de fournir, en cas de besoin, des vêtements de protection et un équipement de protection appropriés afin de prévenir, dans la mesure où cela est raisonnable et pratiquement réalisable, les risques d'accidents ou d'effets préjudiciables à la santé. L'article 10 de la recommandation (n° 164) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, énonce que, parmi les obligations qui leur incombent pour la réalisation de l'objectif fixé à l'article 16 de la convention n° 155, les employeurs pourraient, compte tenu de la diversité des branches d'activité économique et des types de travaux, se voir chargés: e) de fournir, sans frais pour le travailleur, les vêtements de protection et les équipements de protection individuelle adéquate qui pourront être raisonnablement exigés lorsqu'il n'aura pas été possible de prévenir ou de contrôler les risques d'une autre manière.

coopération de toutes les parties prenantes. Cela contribuera à moderniser le secteur et améliorer sa réputation et à accélérer les progrès vers l'égalité et l'inclusivité en vue d'attirer, de former et de retenir une main-d'œuvre plus diversifiée, notamment les jeunes, les travailleurs âgés et plus particulièrement les femmes, qui restent sous-représentées dans les métiers ferroviaires.

7. Les politiques de transition énergétique et les nouvelles technologies introduites dans les systèmes ferroviaires ont remodelé le secteur et ouvert la voie à la transformation, et continuent d'influer sur les besoins en main-d'œuvre. Parmi les changements technologiques rapides qui ont marqué l'exploitation ferroviaire dans certains pays figurent la numérisation et l'automatisation ainsi que l'intelligence artificielle, dont les effets commencent à se faire sentir. L'introduction de nouvelles technologies exige de mener efficacement des activités de renforcement des capacités et de formation. Le dialogue social peut contribuer à atténuer les effets que pourrait avoir l'introduction de nouvelles technologies sur l'emploi, notamment sur les niveaux d'emploi, les conditions de travail et la sécurité. L'utilisation productive d'une main-d'œuvre disposant de niveaux de qualifications techniques toujours plus élevés exige une formation afin de renforcer la sécurité et de remédier aux déficits de compétences, tout en permettant aux travailleurs de bénéficier des gains de productivité. Les difficultés rencontrées pour attirer et retenir les travailleurs, qui peuvent avoir une incidence sur les niveaux d'effectifs suffisants, associées à la demande croissante de travailleurs hautement qualifiés pour favoriser l'innovation, la productivité et la durabilité dans le secteur, nécessiteront l'harmonisation des procédures et la reconnaissance des compétences pour dynamiser l'emploi, attirer et retenir les talents et promouvoir le perfectionnement et l'actualisation des compétences des travailleurs.

Mesures à prendre pour promouvoir les politiques en matière de sécurité ferroviaire et de durabilité

8. La mise en œuvre et l'application effectives, dans la législation et la pratique nationales, des conventions ratifiées ainsi que des recommandations et des principes et droits fondamentaux au travail sont primordiales pour garantir les droits au travail dans le secteur ferroviaire. Il sera essentiel de promouvoir effectivement la cohérence des politiques entre, d'une part, les changements technologiques et l'action climatique dans le secteur et, d'autre part, les efforts déployés pour favoriser le respect, la promotion et la réalisation des principes et droits fondamentaux au travail, y compris la non-discrimination, et pour promouvoir un milieu de travail sûr et salubre. L'accès universel à des systèmes de protection sociale complets, adéquats et durables doit être renforcé pour soutenir tous les travailleurs.
9. Garantir l'égalité des chances et de traitement est essentiel pour l'avenir du secteur. Cela comprend le respect du principe d'égalité de rémunération pour un travail de valeur égale, l'élimination des obstacles – en particulier à l'égard des femmes, des jeunes travailleurs, des personnes en situation de handicap et des travailleurs migrants –, la promotion de la protection des travailleurs, l'adoption de politiques salariales adéquates, y compris sur le salaire vital ³, et la promotion d'un milieu de travail qui soit exempt de violence et de harcèlement. Le secteur doit aborder tous les aspects des efforts qu'il déploie pour attirer et retenir les travailleurs en se fondant sur les principes de diversité, d'égalité et d'inclusion, et en ne laissant personne de côté.
 - Un milieu de travail sûr et salubre est un droit fondamental, et la SST s'inscrit dans le cadre de la sécurité opérationnelle. La réalisation du droit à un milieu de travail sûr et salubre dans le

³ En référence aux conclusions de la Réunion d'experts de l'OIT sur les politiques salariales, y compris le salaire vital (Genève, 19-23 février 2024).

secteur du transport ferroviaire devrait être une responsabilité fondamentale et permanente des gouvernements et des organisations d'employeurs et de travailleurs, dont les responsabilités à cet égard sont distinctes et néanmoins complémentaires. Les systèmes de gestion de la sécurité, qui visent à rendre le secteur plus sûr et à écarter la crainte de représailles, pourraient garantir efficacement le respect des règlements techniques et permettre de prendre des mesures proactives. Les systèmes de gestion de la sécurité devraient comprendre des politiques, l'identification et la prévention des dangers, une surveillance adéquate et des mesures de maîtrise des dangers et des risques relatifs à la SST dans le secteur ferroviaire, autant d'aspects auxquels sont notamment associés les comités paritaires de SST et les mécanismes d'enquête indépendants sur les accidents. Soutenus par des mécanismes de réclamation visant à rendre le secteur plus sûr et à écarter la crainte de représailles, les systèmes de gestion de la sécurité et la promotion d'une culture de la sécurité permettraient de garantir efficacement le respect des règlements techniques et de répondre par anticipation aux préoccupations concernant la sécurité et le signalement de cas de violence ou de harcèlement, ou de tout autre incident ou événement quel qu'il soit. En particulier, la normalisation et l'adaptation des heures de travail et des périodes de repos du personnel ferroviaire permettraient de favoriser une dotation en effectifs adéquate, la prévisibilité des horaires et des systèmes de gestion de la fatigue reposant sur des données scientifiques.

10. Les gouvernements nationaux et les entreprises ferroviaires devraient accorder la priorité à la préservation, à la modernisation et à l'utilisation des systèmes ferroviaires. Les structures et les modèles de propriété du secteur ont évolué en fonction des particularités nationales et régionales. Des cadres stratégiques, législatifs et réglementaires appropriés sont nécessaires pour promouvoir un environnement favorable aux entreprises durables dans le secteur, qu'elles soient publiques ou privées, y compris les micro, petites et moyennes entreprises, afin d'accroître la productivité et de favoriser la création d'emplois décents, en prenant en considération les conclusions concernant la promotion des entreprises durables (2007), selon le contexte national ou régional. Ces cadres devraient garantir la promotion des droits au travail, en particulier les principes et droits fondamentaux au travail, ainsi que l'accès à une protection sociale universelle, complète, adéquate et durable. Les contraintes structurelles qui pèsent sur la compétitivité devraient être examinées et évaluées afin d'élaborer des politiques qui soient efficaces, qui répondent aux objectifs visés, qui ne soient pas excessivement contraignantes et qui favorisent des systèmes de financement et de maintenance conçus pour le long terme. Des investissements en capital, un financement public prévisible, pluriannuel et stable, ou des conditions propices à l'investissement privé, devraient permettre d'obtenir des résultats en termes de modernisation, de rentabilité et de productivité, conformément aux prescriptions nationales, tout en créant des emplois offrant des conditions de travail décentes et répondant aux normes les plus élevées en matière de sécurité et de santé.
11. Les pratiques durables en matière de passation de marchés favorisent la réalisation des obligations de service public. Des mécanismes de coordination appropriés sont également nécessaires pour garantir la cohérence des politiques, notamment en termes d'application et d'inspection, lorsque les fonctions sont décentralisées ou externalisées.
12. Investir dans la sécurité et l'innovation technologique et verte aurait un effet multiplicateur sur l'emploi dans le secteur ferroviaire. Les *Principes directeurs de l'OIT pour une transition juste vers des économies et des sociétés écologiquement durables pour tous* (Principes directeurs pour une transition juste) sont la principale référence pour l'élaboration des politiques et les actions à mener. Les investissements dans l'innovation – notamment la numérisation et l'automatisation – fondés sur une approche centrée sur l'humain peuvent améliorer l'efficacité opérationnelle et la sécurité tout en se conformant à la législation applicable en matière de protection des données

et de respect de la vie privée des travailleurs et, dans le même temps, contribuer à améliorer la SST ainsi que la promotion du travail décent en général. En outre, la priorité devrait être donnée aux investissements qui offrent un fort potentiel de création d'emplois décents, verts et inclusifs pour progresser vers des transitions justes et offrir des possibilités de dialogue social constructif.

13. Un dialogue social tripartite efficace à tous les niveaux, dans tous les secteurs et par-delà les frontières, selon le cas, fondé sur le respect de la liberté syndicale et la reconnaissance effective du droit de négociation collective, tel qu'énoncé dans la [Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi](#), adoptée en 1998 et amendée en 2022, joue un rôle clé dans l'élaboration et la mise en œuvre effective des politiques et des législations visant à promouvoir le travail décent et à faciliter une transition juste dans le secteur qui ne laisse personne de côté.
14. L'accélération des transitions technologique et environnementale dans le secteur ferroviaire exige qu'une attention particulière soit accordée à la diversité et à l'inclusion ainsi qu'à la formation initiale et au perfectionnement de la main-d'œuvre pour remédier aux déficits de compétences. Les stratégies de développement des compétences et d'apprentissage tout au long de la vie, y compris les apprentissages de qualité, mises au point par les gouvernements et les organisations d'employeurs et de travailleurs, sont essentielles pour permettre aux entreprises et aux travailleurs de mieux faire face à l'évolution des exigences technologiques, climatiques et structurelles du secteur. Un système efficace de certification des compétences et la reconnaissance internationale des diplômes et des acquis de l'expérience peuvent favoriser la mobilité transfrontière des travailleurs et l'interopérabilité entre les pays et les régions. L'allocation de ressources financières suffisantes au développement des compétences peut aussi promouvoir et garantir l'accès de tous les travailleurs à la formation, en particulier les femmes, les jeunes, les personnes âgées, les personnes en situation de handicap, les travailleurs migrants et les personnes en situation de vulnérabilité.
15. Les nouvelles technologies introduites dans les systèmes ferroviaires continuent d'avoir un effet transformateur en ce qui concerne notamment les ressources humaines et les besoins de main-d'œuvre. Le dialogue social peut permettre aux partenaires sociaux de définir les modalités de mise en œuvre des technologies et ouvrir la voie à une transition centrée sur l'humain, renforçant ainsi les qualifications et l'engagement d'une main-d'œuvre à même de stimuler l'innovation et la croissance dans le secteur. L'utilisation productive d'une main-d'œuvre disposant de niveaux de qualifications techniques toujours plus élevés exige une formation afin de renforcer la sécurité et de remédier aux déficits de compétences, tout en garantissant que les travailleurs peuvent bénéficier des gains de productivité. Des mesures devraient être prises pour réduire autant que possible les effets défavorables que ces changements peuvent avoir sur l'emploi et les conditions. En outre, il conviendrait de fournir aux travailleurs concernés la formation nécessaire pour faciliter leur transfert vers d'autres emplois.

Recommandations concernant l'action future de l'Organisation internationale du Travail et de ses Membres

16. Les gouvernements ont le devoir d'adopter, de mettre en œuvre et de faire appliquer effectivement leur législation nationale afin de veiller à ce que les principes et droits fondamentaux au travail, tels qu'énoncés dans la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, adoptée en 1998 et amendée en 2022, et les conventions internationales du travail ratifiées s'appliquent à tous les travailleurs du secteur ferroviaire, en tenant compte de leurs obligations au titre de la Constitution de l'OIT. Ils devraient également promouvoir des pratiques de passation des marchés qui s'inscrivent dans une démarche de

responsabilité pour promouvoir la durabilité environnementale et le travail décent, comme le préconisent les normes internationales du travail pertinentes.

17. Toutes les entreprises ont la responsabilité de respecter les droits humains et les droits du travail, y compris les principes et les droits fondamentaux au travail, dans toutes leurs activités, conformément aux Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme et à la Déclaration de principes tripartite de l'OIT sur les entreprises multinationales et la politique sociale (Déclaration de l'OIT sur les entreprises multinationales), telle qu'amendée en 2022.
18. En outre, les gouvernements devraient, en coopération avec les organisations d'employeurs et de travailleurs, selon le cas:
 - a) faire en sorte que tous les travailleurs bénéficient de conditions de travail décentes, en prenant en considération le respect des principes et droits fondamentaux au travail, ainsi que les normes internationales du travail ratifiées;
 - b) promouvoir et renforcer activement la liberté syndicale et un dialogue social inclusif et efficace, notamment la négociation collective, à tous les niveaux, afin de créer un consensus social autour de politiques et de mesures pour des transitions justes et sans heurt;
 - c) promouvoir l'égalité des chances pour tous les travailleurs, garantir l'égalité de rémunération pour un travail de valeur égale ainsi que l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée, et notamment réduire les disparités fondées sur le genre au moyen de la protection de la maternité, du congé parental et de mesures qui tiennent compte des considérations de genre;
 - d) promouvoir un milieu de travail sûr et salubre et la mise en place de systèmes de gestion de la SST efficaces et normalisés ainsi qu'une culture de la sécurité, notamment en fixant des horaires de travail et des périodes de repos obligatoires et prévisibles, et en tenant compte des travailleurs ferroviaires qui assurent des fonctions critiques au regard de la sécurité;
 - e) prévenir et combattre le vandalisme, les atteintes à la propriété, les incidents traumatisants, le stress ainsi que la violence et le harcèlement au travail, fournir un soutien adéquat aux travailleurs victimes d'événements traumatiques, et prévoir, pour tous les travailleurs, des installations sanitaires et de repos propres et décentes, un accès à de l'eau potable, des EPI adéquats et adaptés aux caractéristiques morphologiques des travailleurs, sans frais pour ces derniers, ainsi que des uniformes, si nécessaire et selon le contexte national;
 - f) mettre en place des cadres stratégiques, juridiques et réglementaires adéquats et cohérents pour promouvoir les possibilités d'investissement, conformément aux pratiques durables de passation des marchés;
 - g) coopérer pour élaborer des politiques qui favorisent le transfert modal et la complémentarité ainsi que des transitions justes;
 - h) mettre en place un environnement favorables aux entreprises durables, tant publiques que privées, pour leur permettre de se développer, d'innover et de promouvoir le travail décent;
 - i) renforcer l'administration du travail, y compris par le biais de services d'inspection du travail qualifiés et dotés de ressources suffisantes, l'inspection du travail étant indispensable pour garantir le respect des normes et promouvoir la sécurité et l'amélioration continues du secteur;
 - j) encourager une approche de l'adoption des technologies émergentes centrée sur l'humain, tout en veillant à ce que les avantages résultant de la modernisation et de l'innovation soient partagés entre toutes les parties prenantes, y compris les travailleurs;

- k) coopérer pour remédier aux déficits de compétences dans le secteur en finançant des programmes de formation modernisés et des programmes d'apprentissage de qualité, ainsi que des possibilités de développement des compétences et d'apprentissage tout au long de la vie qui englobent l'actualisation et le perfectionnement des compétences;
- l) échanger les meilleures pratiques, y compris les mesures efficaces pour faire progresser le travail décent, aux niveaux sectoriel et transnational, pour le développement et la modernisation du secteur ferroviaire, en tenant compte des priorités régionales et de la diversité des structures et des modèles de propriété;
- m) faciliter la reconnaissance internationale des certificats et des acquis de l'expérience en vue de faciliter la migration de main-d'œuvre par le biais de pratiques de recrutement équitables;
- n) élargir et renforcer la coopération et la collaboration avec les institutions financières multilatérales ainsi qu'avec les autorités ferroviaires et les organismes chargés de la sécurité afin que, lors de la mise au point et de l'exécution des activités liées aux transports, les dimensions sociales et de travail du transport soient pleinement prises en compte;
- o) offrir un accès universel à des systèmes de protection sociale complets, adéquats et durables, y compris des socles de protection sociale, afin de réduire la vulnérabilité aux risques du cycle de vie, aux besoins émergents et aux risques mondiaux; et renforcer la résilience pour faciliter des transitions justes.

19. Les organisations d'employeurs et de travailleurs devraient, en fonction de leur domaine de compétences:

- a) promouvoir un milieu de travail sûr et salubre à tous les travailleurs du secteur ferroviaire;
- b) promouvoir une culture positive de la sécurité pour rendre le secteur plus sûr et écarter la crainte de représailles;
- c) collaborer pour concevoir et mettre en œuvre des stratégies et des plans pour une transition juste au niveau sectoriel dans le cadre du dialogue social, y compris de la négociation collective, et d'une coopération institutionnalisée et efficace sur le lieu de travail, conformément à la législation nationale et en tenant compte des Principes directeurs de l'OIT pour une transition juste;
- d) sensibiliser, informer et former leurs membres au sujet de la promotion de transitions justes dans le secteur, et des principes et droits fondamentaux au travail, notamment en matière de SST.

20. Le Bureau devrait:

- a) promouvoir la ratification et la mise en œuvre effective des normes internationales du travail ainsi que des déclarations, instruments et outils de l'OIT se rapportant au secteur, et renforcer les capacités des mandants à respecter, promouvoir et réaliser les principes et droits fondamentaux au travail;
- b) renforcer les capacités des mandants à s'engager dans un dialogue social efficace pour promouvoir le travail décent;
- c) fournir un soutien technique aux mandants, selon les besoins, notamment en coopérant avec le Centre international de formation de l'OIT à Turin, avec des centres de formation régionaux et dans le cadre de réunions et d'ateliers sous-régionaux;
- d) établir des partenariats ou renforcer les partenariats existants pour promouvoir la cohérence des politiques et garantir le principe de l'unité d'action dans l'ensemble du système des

Nations Unies ainsi que dans le cadre d'autres initiatives et organes interinstitutions et régionaux, notamment la Décennie des Nations Unies pour les transports durables;

- e) recenser les bonnes pratiques et mener des recherches sur:
 - i) la manière de créer une main-d'œuvre plus inclusive et plus diversifiée en attirant les jeunes, les femmes, les travailleurs migrants et les travailleurs en situation de handicap, afin de remédier aux pénuries de main-d'œuvre et de promouvoir le renouvellement des effectifs;
 - ii) les effets des technologies et de la numérisation, y compris de l'intelligence artificielle, sur la création d'emplois, la croissance économique, la productivité, les niveaux d'emploi et les conditions de travail dans le secteur;
- f) sur la base de normes et de modèle communs visant à promouvoir un milieu de travail sûr et salubre dans le secteur ferroviaire, recenser les bonnes pratiques et mener des recherches sur la SST en vue d'organiser, selon qu'il conviendra, une réunion d'experts chargée d'élaborer des principes directeurs ou un recueil de directives pratiques qui prendraient en considération les aspects sociaux de l'interopérabilité transfrontière et régionale;
- g) concevoir et mettre en œuvre des projets de coopération pour le développement, en tenant compte de la diversité des situations et des priorités des États Membres, conformément aux programmes par pays de l'OIT.

Annexe

Liste non exhaustive de déclarations, d'instruments, de directives et d'outils de l'OIT ainsi que d'autres instruments internationaux visant à promouvoir le travail décent et une transition juste dans le secteur ferroviaire

Normes internationales du travail

Conventions fondamentales (et recommandations qui les accompagnent)

- Convention (n° 29) sur le travail forcé, 1930, son protocole de 2014, et recommandation (n° 203) sur le travail forcé (mesures complémentaires), 2014
- Convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948
- Convention (n° 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949
- Convention (n° 100) et recommandation (n° 90) sur l'égalité de rémunération, 1951
- Convention (n° 105) sur l'abolition du travail forcé, 1957
- Convention (n° 111) et recommandation (n° 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958
- Convention (n° 138) et recommandation (n° 146) sur l'âge minimum, 1973
- Convention (n° 155) et recommandation (n° 164) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981
- Convention (n° 182) et recommandation (n° 190) sur les pires formes de travail des enfants, 1999
- Convention (n° 187) et recommandation (n° 197) sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006

Conventions de gouvernance (et recommandations qui les accompagnent)

- Convention (n° 81) et recommandation (n° 81) sur l'inspection du travail, 1947
- Convention (n° 122) et recommandation (n° 122) sur la politique de l'emploi, 1964, et recommandation (n° 169) concernant la politique de l'emploi (dispositions complémentaires), 1984
- Convention (n° 144) sur les consultations tripartites relatives aux normes internationales du travail, 1976, et recommandation (n° 152) sur les consultations tripartites relatives aux activités de l'Organisation internationale du Travail, 1976

Conventions techniques (et recommandations qui les accompagnent)

- Convention (n° 1) sur la durée du travail (industrie), 1919
- Convention (n° 94) et recommandation (n° 84) sur les clauses de travail (contrats publics), 1949
- Convention (n° 97) et recommandation (n° 86) sur les travailleurs migrants (révisée), 1949

- Convention (n° 102) concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952
- Convention (n° 116) portant révision des articles finals, 1961
- Convention (n° 117) sur la politique sociale (objectifs et normes de base), 1962
- Convention (n° 121) sur les prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles, 1964, [tableau I modifié en 1980] et recommandation (n° 121) sur les prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles, 1964
- Convention (n° 127) et recommandation (n° 128) sur le poids maximum, 1967
- Convention (n° 131) et recommandation (n° 135) sur la fixation des salaires minima, 1970
- Convention (n° 132) sur les congés payés (révisée), 1970, et recommandation (n° 47) sur les congés payés, 1936
- Convention (n° 135) et recommandation (n° 143) concernant les représentants des travailleurs, 1971
- Convention (n° 150) et recommandation (n° 158) sur l'administration du travail, 1978
- Convention (n° 142) sur la mise en valeur des ressources humaines, 1975, et recommandation (n° 195) sur la mise en valeur des ressources humaines, 2004
- Convention (n° 140) et recommandation (n° 148) sur le congé-éducation payé, 1974
- Convention (n° 139) et recommandation (n° 147) sur le cancer professionnel, 1974
- Convention (n° 143) sur les travailleurs migrants (dispositions complémentaires), 1975
- Convention (n° 148) et recommandation (n° 156) sur le milieu de travail (pollution de l'air, bruit et vibrations), 1977
- Convention (n° 151) et recommandation (n° 159) sur les relations de travail dans la fonction publique, 1978
- Convention (n° 154) et recommandation (n° 163) sur la négociation collective, 1981
- Protocole de 2002 relatif à la convention sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, (enregistrement et notification des accidents du travail et des maladies professionnelles)
- Convention (n° 156) et recommandation (n° 165) sur les travailleurs ayant des responsabilités familiales, 1981
- Convention (n° 158) et recommandation (n° 166) sur le licenciement, 1982
- Convention (n° 160) et recommandation (n° 170) sur les statistiques du travail, 1985
- Convention (n° 161) et recommandation (n° 171) sur les services de santé au travail, 1985
- Convention (n° 167) et recommandation (n° 175) sur la sécurité et la santé dans la construction, 1988
- Convention (n° 168) et recommandation (n° 176) sur la promotion de l'emploi et la protection contre le chômage, 1988
- Convention (n° 171) et recommandation (n° 178) sur le travail de nuit, 1990
- Convention (n° 181) et recommandation (n° 188) sur les agences d'emploi privées, 1997

- Convention (n° 183) et recommandation (n° 191) sur la protection de la maternité, 2000
- Convention (n° 190) et recommandation (n° 206) sur la violence et le harcèlement, 2019

Recommandations techniques

- Recommandation (n° 189) sur la création d'emplois dans les petites et moyennes entreprises, 1998
- Recommandation (n° 194) sur la liste des maladies professionnelles, 2002
- Recommandation (n° 198) sur la relation de travail, 2006
- Recommandation (n° 202) sur les socles de protection sociale, 2012
- Recommandation (n° 204) sur la transition de l'économie informelle vers l'économie formelle, 2015
- Recommandation (n° 205) sur l'emploi et le travail décent pour la paix et la résilience, 2017
- Recommandation (n° 208) sur les apprentissages de qualité, 2023

Conclusions, déclarations et résolutions

- Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi, 1998, telle qu'amendée en 2022
- Déclaration de l'OIT sur la justice sociale pour une mondialisation équitable, 2008, telle qu'amendée en 2022
- Déclaration du centenaire de l'OIT pour l'avenir du travail, 2019
- Déclaration de principes tripartite concernant les entreprises multinationales et la politique sociale, sixième édition, 2022
- Résolution concernant la troisième discussion récurrente sur les principes et droits fondamentaux au travail, 2024
- Résolution concernant une transition juste vers des économies et des sociétés écologiquement durables pour tous, 2023
- Résolution concernant la deuxième discussion récurrente sur la protection des travailleurs, 2023
- Résolution concernant la deuxième discussion récurrente sur la protection sociale (sécurité sociale), 2021
- Résolution concernant les compétences et l'apprentissage tout au long de la vie, 2021
- Résolution concernant le travail décent dans les chaînes d'approvisionnement mondiales, 2016
- Résolution concernant les petites et moyennes entreprises et la création d'emplois décents et productifs, 2015
- Conclusions de la réunion d'experts de l'OIT sur les politiques salariales, y compris le salaire vital, 2024
- Conclusions concernant la promotion d'entreprises durables, 2007

- Conclusions concernant les conséquences de la restructuration des chemins de fer pour la direction et le personnel, 1994

Directives et outils de l'OIT

- *Directives techniques sur les risques biologiques en milieu de travail*, 2023
- *Directives sur les principes généraux de l'inspection du travail*, 2022
- *Principes généraux et directives opérationnelles concernant le recrutement équitable et Définition des commissions de recrutement et frais connexes*, 2019
- *Principes directeurs pour une transition juste vers des économies et des sociétés écologiquement durables pour tous*, 2015
- Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport, 2014
- Recueil de directives pratiques sur la sécurité et la santé dans l'utilisation des machines, 2013
- Recueil de directives pratiques sur la sécurité dans l'utilisation des produits chimiques au travail, 2013
- *Principes directeurs concernant les systèmes de gestion de la sécurité et la santé au travail (ILO-OSH 2001)*, 2001
- Recueil de directives pratiques sur la protection des données personnelles des travailleurs, 1997

Outils de renforcement des capacités sectoriels non-tripartites

- Manuel intitulé «Dialogue social dans le secteur ferroviaire», 2015
- Outil de formation sur le VIH/sida pour le secteur ferroviaire «On the right track», 2010 (non disponible en français)

Autres instruments et processus internationaux

- Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), [Accord de Paris](#), 2015
- Nations Unies, *Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme*, 2011