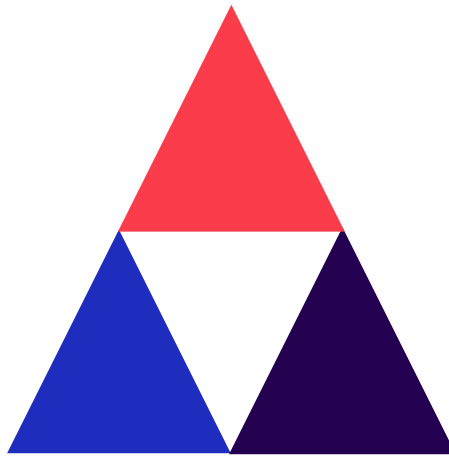




► L'avenir du travail décent et durable dans les services de transport urbain

Réunion technique sur l'avenir du travail décent et durable dans les services de transport urbain

Note sur les travaux
(Genève, 30 août-3 septembre 2021)



► Table des matières

	Page
Introduction	5
Examen de la question à l'ordre du jour	6
I. Allocutions d'ouverture	6
II. Discussion point par point	11
Point 1 proposé pour la discussion	11
Point 2 proposé pour la discussion	16
Point 3 proposé pour la discussion	22
III. Examen et adoption du projet de conclusions	29
IV. Conclusions sur l'avenir du travail décent et durable dans les services de transport urbain.....	42
V. Clôture de la réunion	51

► Introduction

La [Réunion technique sur l'avenir du travail décent et durable dans les services de transport urbain](#) s'est tenue sous forme hybride – participation en ligne ou en personne –, du 30 août au 3 septembre 2021. À sa 335^e session (mars 2019), le Conseil d'administration de l'Organisation internationale du Travail (OIT) avait décidé de convoquer cette réunion, puis il a été décidé à sa 337^e session (octobre-novembre 2019) que la réunion technique aurait pour objet d'examiner les défis à relever et les solutions à mettre en place pour réaliser l'objectif du travail décent et durable dans les activités et services de transport urbain de voyageurs, le but étant d'adopter des conclusions, y compris des recommandations concernant l'action à mener. Compte tenu des restrictions de voyage imposées par la pandémie de COVID-19, il a ensuite été décidé de reporter la réunion sur la période du 30 août au 3 septembre 2021.

À sa première séance, la réunion a adopté le programme de travail (TMDWTS/2021/3) et les points pour discussion (TMDWTS/2021/4). Elle a tenu quatre séances plénières, dont trois étaient consacrées à l'examen du projet de points pour discussion.

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

Groupe gouvernemental

Vice-présidente: M^{me} S. G. Luna Camacho (Mexique)
assistée par: M. S. Akiyama (Bureau)
 M^{me} A. Cruz Ross (Bureau)

Groupe des employeurs

Vice-président: M. K. de Meester (Belgique)
assisté par: M. M. Espinosa (Organisation internationale des employeurs, OIE)

Groupe des travailleurs

Vice-présidente: M^{me} W. Liem (République de Corée)
assistée par: M^{me} M. Llanos (Confédération syndicale internationale, CSI)
 M. R. Subasinghe (Fédération internationale des ouvriers du transport, ITF)
 M^{me} D. Cibrario (Internationale des services publics, ISP)

La secrétaire générale de la réunion était M^{me} A. van Leur (directrice du Département des politiques sectorielles), le secrétaire général adjoint M. S. Akiyama. M. B. Wagner, en qualité de 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 secrétaire exécutive était M^{me} A. Cruz Ross, et le coordinateur des services du secrétariat M. Taher Mohammad. Le représentant du Bureau du Conseiller juridique était M. T. Geckeler.

La réunion hybride a rassemblé 146 participants (dont 37 pour cent de femmes): 77 représentants et conseillers gouvernementaux issus de 41 États Membres et 20 observateurs gouvernementaux de 10 États Membres, de même que 14 représentants des employeurs et conseillers techniques et 21 représentants des travailleurs et conseillers techniques, auxquels il convient d'ajouter 14 observateurs d'organisations intergouvernementales et des organisations non gouvernementales internationales invitées.

► Examen de la question à l'ordre du jour

I. Allocutions d'ouverture

1. La présidente met en évidence le rôle important que jouent les services de transport urbain de voyageurs dans la croissance économique, la création d'emplois, la prestation de services et la perspective d'un avenir vert. Les activités et services de transport urbain de voyageurs peuvent faciliter la réalisation de plusieurs des objectifs de développement durable (ODD), être un catalyseur pour les droits économiques, sociaux et culturels, et jouer un rôle clé dans la construction de villes et de communautés durables. L'accès à la mobilité urbaine peut servir à combattre les inégalités et à favoriser la justice environnementale ainsi que la santé, la justice sociale et l'égalité hommes-femmes dans les villes. Parallèlement, l'innovation technologique peut entraîner des transformations importantes dans l'emploi, les conditions de travail et les marchés du travail. À cet égard, les services de transport urbain de voyageurs peuvent devenir de puissants moteurs d'équité et de durabilité et garantir une transition juste, en tirant parti des technologies porteuses de transformations, du potentiel démographique, de la mondialisation et de l'économie verte. Or, la pandémie de COVID-19 a posé d'importants problèmes économiques, environnementaux et sociaux dans le secteur. Et la reprise dépendra de la capacité à promouvoir activement le travail décent en vue de favoriser des systèmes de transport plus résilients pour un avenir vert et socialement durable.
2. La secrétaire générale de la réunion souligne l'importance du transport urbain de voyageurs en tant que moteur et indicateur de développement, qui peut permettre aux personnes, aux communautés et aux villes de sortir de la pauvreté et de surmonter l'exclusion sociale. C'est un secteur à forte intensité de main-d'œuvre, qui fournit des emplois et des moyens de subsistance à des millions de travailleurs dans le monde et joue un rôle déterminant dans la réalisation des ODD 8 et 11. Dans le même temps, son empreinte environnementale considérable et les préoccupations que suscitent les conditions de travail dans le secteur exercent des pressions croissantes en faveur du changement. La pandémie, qui a gravement porté atteinte au transport urbain de voyageurs, est survenue à un moment où le secteur était déjà contraint de s'adapter aux avancées technologiques, au changement climatique, à l'évolution démographique et à la mondialisation. La présente réunion offre l'occasion de s'intéresser aux activités et services de transport urbain de voyageurs à la lumière des principes du travail décent – une nécessité qui s'impose de toute urgence si l'on veut atténuer les répercussions de l'actuelle pandémie de COVID-19 – et de parvenir à un consensus qui orienterait les travaux dans le secteur pour les années à venir.
3. Les participants regardent une [vidéo](#) préparée par le Bureau. La secrétaire exécutive offre un [aperçu](#) du rapport établi pour la réunion ([TMDWTS/2021/1](#)), qui a été préparé pour servir de base de discussion à la réunion technique.
4. Le vice-président employeur déclare que la pandémie de COVID-19 a posé des problèmes multiples et sans précédent en termes de déplacement à l'intérieur et autour des villes. On estime que la fréquentation des transports publics dans le monde a chuté de 90 pour cent au cours de la première phase de la pandémie. En outre, les besoins de déplacement, les options de voyage, les contrôles aux frontières et les trajets entre domicile et lieu de travail ont évolué pour tenter de limiter la propagation du COVID-19 et permettre aux usagers de respecter les protocoles de distanciation physique. Mais la pandémie a aussi montré que le transport urbain de voyageurs est un service essentiel en cela qu'il facilite la mobilité des travailleurs de première ligne, en leur offrant la possibilité d'accéder à leur lieu de travail,

et que, plus généralement, il permet aux populations de continuer à se déplacer. La réunion offre l'occasion d'examiner les moyens de reconstruire en mieux et de garantir la viabilité à long terme de la mobilité urbaine. Le transport urbain de voyageurs est un secteur primordial, qui touche à la fois à la mobilité, à la connectivité, à l'utilisation des terres, au développement économique, à la santé publique et aux changements environnementaux. Les services de transport urbain de voyageurs peuvent être assurés par des opérateurs publics ou privés; il n'existe pas de corrélation entre des services de transport urbain de voyageurs efficaces et de qualité et la décentralisation ou la privatisation. Compte tenu que plus de 80 pour cent du PIB mondial est généré dans les villes, l'urbanisation, associée à des systèmes de transport efficaces, contribue à la croissance durable en améliorant la productivité globale. Et des systèmes de transport efficaces peuvent aussi aider à surmonter les obstacles à la croissance auxquels se heurtent les grandes agglomérations, en particulier la disponibilité des terres et des logements, la qualité de l'air et les embouteillages.

5. Les conclusions qui seront adoptées par la réunion devront être précises, concrètes et concises, et éviter de porter sur des problématiques intersectorielles ou nationales. Un document ciblé et succinct, reposant sur un consensus tripartite, permettra de formuler des orientations pragmatiques susceptibles d'être mises en œuvre au niveau national. Le groupe des employeurs se dit optimiste à l'égard du secteur du transport urbain de voyageurs et de son potentiel en matière de numérisation et de nouvelles solutions de mobilité. Le COVID-19 peut aussi être vu comme un catalyseur d'opportunités d'investissement dans des systèmes de transport urbain de voyageurs efficaces, durables, équitables et sûrs. Le dialogue social étant le meilleur outil pour surmonter les problèmes et tirer parti des possibilités offertes, le groupe des employeurs se dit résolument déterminé à faire en sorte que les débats aboutissent à des résultats fructueux.
6. La vice-présidente travailleuse indique que, si la pandémie de COVID-19 a montré l'importance des services de transport urbain de voyageurs en tant que bien public, service essentiel et élément clé de la solution aux crises économiques et environnementales, les travailleurs du secteur se retrouvent partout dans le monde dans une situation précaire. Certains gouvernements ont octroyé un financement d'urgence pour maintenir le fonctionnement de ces services tout au long de la pandémie, ce qui a permis aux travailleurs de première ligne de continuer à travailler et aux groupes vulnérables d'accéder aux soins de santé et à d'autres services publics essentiels, d'assurer la connexion entre zones rurales et zones urbaines, et de promouvoir la cohésion sociale et le développement durable. La pandémie a mis en lumière l'importance d'une approche du transport urbain de voyageurs fondée sur les droits, l'égalité d'accès étant considérée comme une garantie du droit à la liberté de circulation. Il existe tout un ensemble de données probantes qui montrent le rôle important que le transport urbain de voyageurs peut jouer dans la lutte contre les effets du changement climatique et la création d'emplois verts. Cependant, les travailleurs du transport urbain de voyageurs doivent faire face à l'incertitude, à une pression économique croissante et, souvent, au risque de perdre leurs moyens de subsistance. Les résultats des travaux de la présente réunion détermineront l'orientation future du secteur.
7. Le groupe de travailleurs se dit préoccupé par une informalité généralisée, particulièrement répandue dans les pays en développement à revenu faible ou intermédiaire. L'informalité donne lieu à des déficits de travail décent: déni des principes et droits fondamentaux au travail, possibilités d'emploi de qualité insuffisantes, protection sociale insuffisante, absence de dialogue social, systèmes de protection des travailleurs et d'inspection du travail inadéquats, et moyens de recours en cas de violation inappropriés. Le groupe des travailleurs entend proposer une solution préconisant un processus inclusif de formalisation et de transition juste. Les activités privées déréglementées, l'externalisation

et la sous-traitance, qui exercent une pression à la baisse sur les salaires et les conditions de travail, la sécurité, l'accessibilité et la qualité des services, suscitent des préoccupations. Les formes atypiques d'emploi, en particulier l'économie des plateformes numériques, sont également sources d'inquiétude: les droits fondamentaux des travailleurs – négociation collective, égalité de rémunération, conditions de travail adéquates, sécurité et santé – doivent en effet être protégés.

8. Il convient de s'attaquer aux questions de ségrégation professionnelle et de discrimination à l'égard des femmes sur le lieu de travail. Les femmes représentent moins de 15 pour cent de la main-d'œuvre du transport urbain de voyageurs. L'évolution et l'innovation technologiques peuvent se traduire par des pertes d'emploi, un rythme de travail insoutenable et un renforcement de la surveillance, et peuvent aussi avoir des effets néfastes sur la sécurité et la santé psychologique et physique. Le dialogue social, y compris la négociation collective, portant sur l'utilisation et les répercussions des innovations technologiques et la réglementation des données relatives aux travailleurs, est donc primordial. Le transport urbain de voyageurs est un secteur particulièrement propice à la décarbonation; par conséquent, il a un rôle crucial à jouer en permettant une reprise durable et résiliente pour sortir de la crise climatique. Le travail décent et l'accès à la mobilité exigent une formalisation inclusive et une intégration des services informels, ainsi que des investissements à grande échelle dans le transport urbain de voyageurs. Il convient de soutenir les efforts déployés par les mandants pour améliorer et développer les services de transport urbain de voyageurs et les emplois dans le secteur, dans le contexte du redressement consécutif à la pandémie de COVID-19 et de la lutte contre les effets du changement climatique. Le groupe des travailleurs annonce qu'il présentera un second projet de résolution sur ce sujet.
9. La vice-présidente gouvernementale constate que, malgré le rôle clé joué par le transport urbain de voyageurs dans le fonctionnement des économies et des sociétés à travers le monde, de nombreux pays continuent d'être confrontés à des problèmes de financement d'une mobilité urbaine ambitieuse en raison de contraintes budgétaires. Les coûts d'infrastructure, la technologie et la transition vers des modes de transport plus sensibles aux préoccupations climatiques accroissent la pression financière exercée sur les services de transport urbain de voyageurs. Les systèmes de transport urbain de voyageurs, de même que la réglementation qui s'y applique, varient considérablement d'un pays à l'autre; c'est pourquoi les conclusions de la réunion devront être souples et adaptables aux différents contextes locaux. Le secteur, qui traverse une période de mutation profonde due aux avancées technologiques, à l'évolution démographique et au changement climatique, a connu une chute brutale de la demande de services en raison de la pandémie de COVID-19. D'un côté, de nombreux travailleurs du transport urbain de voyageurs ont perdu leur emploi à cause de la pandémie; de l'autre, ceux qui ont continué à travailler ont payé un lourd tribut en termes de santé, y laissant même parfois leur vie.
10. Le groupe gouvernemental s'engage à recenser les défis à relever et les opportunités à saisir pour réaliser le travail décent, et à prendre des mesures pour investir dans des emplois décents et durables, la formalisation, une transition juste, la formation et la professionnalisation des travailleurs, et une amélioration de la réglementation. Les normes et les textes de l'OIT offrent une base solide pour parvenir à un consensus et faire en sorte que les services de transport urbain de voyageurs soient inclusifs, durables, sûrs et résilients, et pour réaliser le travail décent pour tous les travailleurs du secteur.
11. Le représentant du gouvernement du Brésil fait observer que, compte tenu des différences en matière de structure, de réglementation et de formalisation des systèmes de transport urbain de voyageurs, il convient d'adopter des approches différenciées. Les services de

transport urbain de voyageurs pouvant être assurés par les pouvoirs publics, mais aussi sous-traités à des opérateurs privés, l'État devrait rester mobilisé dans les deux cas de figure. Les accords de sous-traitance devraient être transparents et exhaustifs, comporter des dispositions relatives au respect de la législation nationale – en particulier les normes du travail – et prévoir des mécanismes de recours et de responsabilisation. L'informalité et les formes atypiques d'emploi sont particulièrement répandues dans le secteur du transport urbain de voyageurs. L'informalité imputable à un stratagème frauduleux destiné à dissimuler des formes traditionnelles d'emploi doit être combattue. Mais si elle procède d'un processus naturel dans lequel des personnes en quête de moyens de survie tentent de s'implanter sur un marché compétitif, alors les gouvernements doivent faciliter leur transition vers des emplois formels.

12. Un représentant de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) explique que la CEE-ONU et le Bureau régional de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour l'Europe gèrent conjointement le secrétariat du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement, qui s'intéresse depuis longtemps aux emplois en lien avec le transport et la mobilité. Des emplois verts et sains doivent répondre à trois critères: faire partie d'une solution plus large au problème du changement climatique, aider à réduire les émissions et améliorer l'efficacité énergétique; contribuer à la promotion et à l'utilisation de modes de transport plus sûrs, plus propres et les plus dynamiques; et satisfaire au principe du «travail décent», conformément à la définition qu'en donne l'OIT. Un récent rapport OIT/CEE-ONU intitulé *Jobs in green and healthy transport: Making the green shift* (non disponible en français) révèle que, en doublant les investissements dans les transports publics, on pourrait créer cinq millions d'emplois nouveaux, dont la moitié en Europe. Pour tirer pleinement parti des possibilités d'emploi associées à l'écologisation du secteur des transports, il convient d'adopter tout un éventail de stratégies, qui porteraient notamment sur le développement des compétences, la protection sociale, les politiques du marché du travail et la promotion du dialogue social ainsi que des principes et droits fondamentaux au travail.
13. Un représentant du Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat) explique que le transport a un rôle essentiel à jouer dans la réduction de la pauvreté en permettant l'accès à l'éducation, aux services sociaux et aux soins de santé. Il convient donc d'assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, comme le préconise la cible 11.2 des ODD. Le transport est aussi une importante source d'emplois. ONU-Habitat aide les autorités locales et les opérateurs de transport à fournir des emplois décents et formels à des travailleurs qui étaient auparavant engagés dans des activités de transport informelles. Employeurs et travailleurs devraient être associés à la mise en place des nouveaux modèles commerciaux, tandis que les gouvernements devraient exercer un contrôle plus strict sur le secteur des transports publics. Les bouleversements occasionnés par la pandémie de COVID-19 ont offert l'occasion de rendre les transports publics sûrs, abordables et efficaces, utilisant des modes de transport partagé, non motorisé et à faibles émissions de carbone. ONU-Habitat espère que les conclusions de la réunion se traduiront par des politiques, des recommandations et des axes d'action clairs en faveur du travail décent et durable dans les services de transport urbain.
14. Une déclaration écrite, soumise par l'OMS, est lue par le responsable de l'Unité des transports et des questions maritimes. Dans le cadre des travaux menés par l'OMS sur la sécurité routière, et en ce début de période 2021-2030 proclamée deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière par l'Assemblée générale des Nations Unies via la résolution A/RES/74/299*, l'OMS doit lancer un plan mondial d'action pour la sécurité routière. Ce plan reconnaît que les prestataires de services de transport, tant publics que

privés, contribuent à garantir la sécurité routière, et les appelle à prendre des mesures consistant notamment à préciser les niveaux de sécurité des véhicules appartenant à des flottes utilisées dans le cadre de contrats de sous-traitance; à exiger qu'une formation soit dispensée à tous les conducteurs de véhicules de transport; à attendre des prestataires qu'ils procèdent à une autoévaluation de leurs résultats en matière de sécurité routière et qu'ils les publient dans un rapport; et à fixer des normes concernant la programmation et la planification des opérations et pratiques de conduite sous-traitées, qui réglementeraient la gestion de la fatigue des conducteurs, l'utilisation de routes et de véhicules à faible risque, et l'amélioration des temps de trajet. Toutes les parties prenantes sont encouragées à mettre en œuvre ces recommandations. Une réunion de haut niveau de l'Assemblée générale des Nations Unies sur la sécurité routière devrait se tenir en 2022.

15. Un représentant de la Banque mondiale souligne l'importance des transports publics en tant que bien public, en particulier pour les personnes à faible revenu qui doivent se déplacer pour accéder à l'emploi, à l'éducation, aux soins de santé et à d'autres services essentiels. Le transport informel et auto-organisé est un sous-secteur important, qui englobe des dizaines de millions de véhicules et de travailleurs dans les pays en développement. Si la formalisation des services de transport public nécessite des investissements et entraîne une hausse des coûts d'exploitation, ces investissements offrent néanmoins des avantages potentiels: mobilité et accessibilité des travailleurs, réduction des émissions, amélioration des résultats en matière de sécurité, cohésion sociale, accessibilité économique et viabilité. La pandémie de COVID-19 a généré d'importants déficits financiers et des dysfonctionnements dans les services de transport public partout dans le monde, tout en modifiant les schémas de déplacement. La réunion doit reconnaître que les plans d'aménagement urbain, les investissements durables, la bonne gouvernance et les nouvelles technologies sont indispensables pour améliorer les systèmes de transport.
16. Une représentante du Forum international des transports explique que les activités de son organisation sont axées sur cinq domaines du transport prioritaires – accessibilité, connectivité, numérisation, décarbonation, et sécurité et santé –, qui ont tous des répercussions sur l'avenir du travail décent et durable. Le processus de décarbonation du secteur des transports doit être inclusif et équitable, afin que personne ne soit laissé de côté. Les objectifs de décarbonation ambitieux annoncés par les gouvernements et les acteurs non étatiques impliquent une accélération rapide de la transition vers des technologies de mobilité propres et numériques, qui auront des répercussions sur les emplois et les profils de compétences requis pour accomplir ces tâches. Les gouvernements doivent anticiper ces répercussions et élaborer des politiques et programmes de formation et de perfectionnement pour faire en sorte que les travailleurs concernés soient soutenus et que les bienfaits de la transition vers une mobilité durable soient les mêmes pour tous. Les travailleurs du transport devront posséder les connaissances, les compétences et l'expérience nécessaires pour concevoir et faire fonctionner les services de transport de demain.
17. Atteindre la parité hommes-femmes dans les transports est également nécessaire pour renforcer la viabilité, l'inclusivité et la résilience. Pour rétablir l'équilibre hommes-femmes dans la main-d'œuvre mondiale du secteur des transports, il convient de faciliter l'accès des femmes à l'éducation et à la formation, et d'adopter une approche intégrée et collaborative pour remédier à l'absence de données. Des politiques plus favorables à tous les travailleurs doivent reposer sur des données probantes, la fiabilité des données étant essentielle. Le Forum international des transports espère que les débats à la prochaine Conférence des Nations Unies sur le changement climatique (COP26) porteront notamment sur le travail décent et durable dans les transports et sur les mesures à prendre en matière de

changement climatique. Le forum souhaite aussi promouvoir un renforcement du partenariat avec l'OIT en vue de recenser les domaines d'intérêt mutuel, à mesure que la numérisation, l'automatisation et la décarbonation du secteur du transport s'intensifient.

18. Un message vidéo transmis par l'Union internationale des transports publics (UITP) décrit les activités de l'union, qui a dû s'adapter rapidement et en profondeur pour aider le secteur du transport urbain de passagers à surmonter les problèmes posés par la pandémie de COVID-19. Le programme de travail de l'union place parmi ses priorités la mise en place de transports publics urbains résilients, l'offre d'une mobilité urbaine décarbonée et à faibles émissions, la modernisation des systèmes et services pour une mobilité urbaine améliorée, et une redéfinition des transports publics pour offrir davantage d'alternatives aux véhicules privés. Le transport urbain de voyageurs est reconnu comme participant d'un mode de vie sain et durable pour tous. Tout est mis en œuvre pour garantir des systèmes de transport centrés sur l'humain, en accordant toute l'attention requise à la main-d'œuvre. Les travailleurs du transport urbain de voyageurs sont les «gardiens de la mobilité», et ils ont un rôle décisif à jouer dans la société, en particulier en période de confinement.
19. Les travaux de l'UITP sont étroitement alignés sur plusieurs des ODD, et l'union a recensé des domaines où il serait possible de renforcer la coopération, en particulier sur les ODD 8 et 11. Le dialogue social est non seulement essentiel pour garantir une prestation de services optimale et le bien-être des travailleurs, mais il est aussi une composante déterminante du développement durable. L'UITP collabore étroitement avec la Fédération internationale des ouvriers du transport et la Fédération européenne des travailleurs des transports, notamment pour parvenir à une position commune sur les questions d'égalité entre hommes et femmes dans le secteur des transports et sur d'autres aspects du travail décent, de la sécurité au travail et du changement climatique. Le transport urbain de voyageurs joue un rôle clé dans le développement social et économique, lequel favorisera à son tour le travail décent et durable.

II. Discussion point par point

Examen du point 1

Quels sont les défis et les perspectives qui sont apparus en termes de travail décent dans les activités et services de transport urbain de voyageurs?

Quels sont les principaux vecteurs du changement, en dehors de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19)?

20. Le vice-président employeur déclare qu'on obtiendra de meilleurs résultats en s'intéressant aux perspectives offertes plutôt qu'aux défis à relever, dont il ne faut toutefois pas sous-estimer l'importance. La première opportunité à saisir consiste à établir le lien avec des services de transport urbain plus verts et plus sains. La pandémie de COVID-19 a mis en lumière l'importance de la qualité de l'air, qui ne peut être améliorée qu'en rendant les systèmes de transport plus verts. Si la transition vers des services de transport plus respectueux de l'environnement est étroitement liée à l'innovation technologique, il ne s'agit pas uniquement de passage aux véhicules électriques ou de réductions des gaz d'échappement provenant des véhicules: la production d'énergie elle-même doit être écologique, faute de quoi on ne fera que déplacer l'impact environnemental vers un autre secteur. Pour faciliter la transition, il faut créer des emplois verts et décents.
21. La numérisation est l'une des autres possibilités offertes aux travailleurs et aux usagers des transports, en cela qu'elle renforce la sécurité des conducteurs, non seulement en stimulant l'efficacité des véhicules, mais aussi en améliorant les conditions de travail matérielles, par

exemple la ventilation, la visibilité, le confort, autant d'éléments qui contribuent à améliorer la sécurité routière en général. Les fournisseurs, les sous-traitants et les chaînes de valeur sont tous liés par les technologies numériques, dont les systèmes de transport urbain pourront aussi bénéficier. La numérisation peut également être utilisée comme un outil de routage ou de reroutage des conducteurs, ainsi que d'entretien préventif des véhicules, ce qui améliorera la sécurité routière. Le transport urbain a toujours été un terrain propice pour l'innovation et la créativité. Dans les sociétés modernes, il est de plus en plus nécessaire d'adopter des solutions de mobilité partagée et collective, qui offrent des possibilités de créer de nouveaux emplois formels. Tous les partenaires, publics et privés, doivent unir leurs forces pour garantir des investissements suffisants tant dans l'écologisation que dans la numérisation des transports. Le concept de «société 5.0», qui vise à créer un équilibre dans toutes les fonctions de la société urbaine dès le stade de leur conception, offrira aussi la possibilité de développer des transports publics plus performants, plus sûrs et plus durables.

22. Des difficultés persistent en ce qui concerne notamment les effets des restrictions liées au COVID-19 sur la continuité des services de transport, dont la pérennité et la viabilité sont menacées. L'image et la perception des transports publics ajoutent encore au problème que pose la mobilisation d'investissements suffisants pour tirer parti des possibilités offertes. Il convient aussi d'examiner les questions liées à l'égalité hommes-femmes: pour rendre le système de transports publics plus durable, plus viable et plus attractif, il convient en effet d'améliorer la diversité de la main-d'œuvre.
23. La vice-présidente travailleuse explique que, faute d'examiner les défis qui se posent en matière de travail décent, il sera difficile d'envisager comment véritablement tirer parti des perspectives qu'il offre. Le transport urbain de voyageurs est un service de base auquel tous devraient avoir accès dans des conditions d'égalité; pourtant, on observe une tendance croissante à la privatisation, qui s'est révélée être source de problème pour les travailleurs, les gouvernements, les autorités responsables des transports et les usagers. Bien souvent, la privatisation ne permet pas de réaliser les économies escomptées et pose des problèmes: absence de responsabilité publique, manque de transparence, mauvaise gouvernance et obstacles à l'efficacité. En Colombie, aux États-Unis d'Amérique, en Inde et au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, on a vu que la privatisation avait entraîné une hausse des tarifs des transports ainsi qu'une confusion et une instabilité dans les services, ce qui s'est traduit par une baisse de la fréquentation. L'externalisation et la sous-traitance peuvent conduire à une fragmentation des services, avec des effets négatifs sur la sécurité et la santé, et à un affaiblissement de la négociation collective. Les femmes occupent essentiellement des emplois en sous-traitance et sont donc soumises à des pressions en termes de conditions de travail et de rémunération. Malgré tout cela, les institutions financières internationales continuent de promouvoir les modèles privés pour les projets de transports en commun à grande échelle dans les pays en développement.
24. La pandémie de COVID-19 a mis en évidence les problèmes auxquels sont confrontés les travailleurs informels. Les transports publics officiels ont cessé de fonctionner dans de nombreux pays, laissant aux travailleurs informels la charge de combler cette absence, les obligeant à choisir entre travailler dans des conditions dangereuses et être privés de leurs moyens de subsistance. Harcèlement policier, racket, discrimination fondée sur le sexe, violence contre les travailleuses sont autant d'éléments qui ont aussi posé problème, tout comme les risques pour la sécurité et la santé des travailleurs comme des usagers. Supprimer le système d'objectifs pour le transport informel de passagers et garantir des taux de rémunération équitables permettraient de réduire les pressions exercées sur les travailleurs et d'améliorer la sécurité routière. Les relations de travail indépendantes déguisées et l'apparition de plateformes de réservation électronique contribuent à accroître

l'informalité et la précarité, et à rendre la relation de travail plus complexe, avec pour effet de priver les travailleurs de la protection de leurs droits fondamentaux au travail.

25. L'économie des plateformes numériques est une réalité indéniable dans le transport urbain de voyageurs; elle génère des modèles économiques non viables qui conduisent au classement, à tort, de travailleurs comme travailleurs indépendants ou sous-traitants indépendants, avec, pour corollaire un déni des droits syndicaux fondamentaux, de bas salaires, de mauvaises conditions de travail et une menace pour la sécurité et la santé. Il convient de réglementer l'utilisation des données relatives aux travailleurs ainsi que les droits économiques qu'ils ont sur ces données. Le dialogue social s'impose pour relever ces défis. Les fortes pressions à la baisse sur les salaires et les conditions de travail exercées par la pandémie de COVID-19 et liées à l'informalité aggravent les problèmes de sécurité et de santé, d'égalité entre les sexes, d'accessibilité et de qualité des services. Il est impératif de s'attaquer à ces défis pour que le transport urbain de voyageurs puisse fonctionner comme un bien public ou un service de base, constituer une réponse efficace à la crise climatique, et être le moteur de l'emploi et du développement durable.
26. La vice-présidente gouvernementale explique que le secteur du transport urbain de voyageurs doit surmonter de nombreuses difficultés, qui ont été aggravées par la pandémie de COVID-19. Si une multitude de préoccupations ont été exprimées jusqu'ici, il semble que toutes les parties au débat s'accordent sur l'importance qu'il y a à améliorer les conditions de travail et sur le rôle que le secteur peut jouer dans la promotion des droits du travail en général ainsi que dans la réalisation des objectifs de développement durable (ODD). La souplesse est essentielle, car les problèmes et les solutions dépendent fortement des particularités des contextes locaux. Il convient de tirer parti des progrès technologiques en tant que source d'opportunités non seulement pour accroître l'efficacité des services, mais aussi pour améliorer la qualité de travail et la sécurité et la santé au travail. L'informalité est un enjeu majeur pour les travailleurs du secteur, contre lequel il convient de lutter afin de garantir le travail décent pour tous. L'inclusivité et le déséquilibre entre hommes et femmes au sein de la main-d'œuvre posent également problème. L'évolution démographique représente une charge importante pour les systèmes de transport. Et il ne saurait y avoir de reprise durable du secteur après la pandémie de COVID-19 sans financement durable.
27. L'équilibre entre les modes de propriété publique et privée est complexe et varie d'un pays à l'autre. Les participants à la réunion devraient examiner les modalités d'emploi non conventionnelles qui caractérisent le secteur. Il conviendra aussi de se pencher sur les conditions de travail, en particulier lorsqu'il s'agit de l'économie des plateformes numériques, de l'affaiblissement du dialogue social et des questions liées à la sous-traitance. La sécurité et la santé au travail est un sujet à multiples facettes qui doit être examiné sous plusieurs angles, en prenant notamment en compte la fatigue et les heures de travail prolongées, la protection des travailleurs contre la violence et le harcèlement, et l'entretien et le renouvellement des flottes et des infrastructures. Il faut aussi s'attaquer aux problèmes des maladies non transmissibles, de l'épuisement professionnel et du stress, de même qu'aux risques encourus par les travailleurs qui ont continué de travailler durant la pandémie de COVID-19.
28. Le représentant du gouvernement de l'Argentine souligne le rôle clé qu'ont joué des services de transport efficaces dans le contexte de la pandémie de COVID-19. En Argentine, les transports publics sont largement subventionnés pour qu'ils restent accessibles et disponibles pour tous. La majorité des activités de transport se déroulent dans le secteur formel, où la négociation collective est bien établie. Durant la pandémie, tout a été mis en œuvre pour garantir la sécurité des conducteurs et des passagers en toute circonstance. La

pandémie a mis en lumière des problèmes technologiques et financiers déjà inhérents au système de transport urbain, qu'elle a encore aggravés. Les participants à la réunion devraient élaborer des recommandations qui permettent de garantir l'emploi formel et de faire en sorte que les travailleurs et les usagers en situation de handicap aient accès aux services de transport. Le gouvernement de l'Argentine espère aussi que les recommandations porteront sur le renforcement de la sécurité et de la santé au travail, en particulier sur les horaires de travail et les périodes de repos des travailleurs. La liberté syndicale et la négociation collective doivent être garanties, et le principe d'inclusivité doit impérativement s'appliquer aussi bien aux travailleurs qu'aux usagers. Il convient de formuler des orientations claires pour venir à bout des inégalités économiques qui constituent un obstacle au travail décent.

- 29.** Le représentant du gouvernement du Brésil souligne les enjeux liés aux divers modes de propriété des activités de transport urbain de voyageurs. Que le prestataire des services de transport soit public ou privé, l'État doit toujours être responsable de leur supervision pour s'assurer qu'ils fonctionnent correctement et que les normes relatives au travail décent sont respectées. Lorsqu'on envisage de privatiser ou de sous-traiter ces services, l'équilibre financier doit être une priorité; jusqu'ici, la privatisation et la sous-traitance n'ont pas généré de gains d'efficacité. Il faut pouvoir s'appuyer sur des contrats solides pour réglementer les activités, éviter les risques inutiles, et définir les obligations et les devoirs, mais aussi les droits, de toutes les parties concernées, en prévoyant notamment des dispositions particulières sur la sécurité et la santé au travail. Les infrastructures urbaines constituent un défi en cela que, si elles sont inadaptées, même le système de transport le mieux conçu ne saurait fonctionner de manière optimale. L'évolution technologique et la modernisation des systèmes ont un coût, ce qui est particulièrement problématique dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. Les obstacles financiers à l'entretien et à la modernisation des véhicules et des flottes mettent en péril la sécurité des travailleurs. La violence exercée contre les travailleurs du transport urbain de voyageurs augmente, et elle représente non seulement un danger physique, mais provoque aussi des traumatismes psychologiques à long terme et entretient une culture de la peur et du stress. Enfin, la formation et le renforcement des capacités de la main-d'œuvre font souvent défaut, ils doivent donc être consolidés. Tous ces défis offrent aussi des perspectives de changement et de développement ainsi que des possibilités de stimuler la qualité et l'efficacité des systèmes de transport urbain de voyageurs et d'améliorer les conditions de travail de tous les travailleurs des transports.
- 30.** Un représentant travailleur de la Colombie explique qu'un plan ambitieux a été mis en place pour électrifier le système de transport urbain à Bogotá d'ici au 31 décembre 2021. Si le changement de source d'énergie est justifié et nécessaire, il faut savoir que la réforme du système des transports se traduira par une perte de quelque 6 000 emplois pour les travailleurs formels qui n'auront pas pu se voir offrir d'autres options, bon nombre d'entre eux ne remplissant pas les conditions d'âge et de santé physique requises pour travailler dans le nouveau système. Et 20 000 autres travailleurs informels à faible revenu pourraient aussi se voir privés de leurs moyens de subsistance. Les autorités municipales envisagent la transition énergétique dans une perspective purement économique. Elle n'est ni juste ni équitable pour les travailleurs des transports, et une hausse significative des tarifs entraînera l'exclusion de nombreux usagers. La corruption est endémique: environ 60 pour cent des fonds censés être alloués par les autorités municipales pour atténuer l'impact économique de la pandémie de COVID-19 sur les citoyens de Bogotá sont allés directement dans les poches des sociétés de transport opérant dans la capitale. La pandémie, et en particulier la recrudescence de scooters et de motocyclettes qui en a résulté, a accru le désordre complet qui règne dans les transports et la circulation. Les participants à la

réunion doivent s'engager à mener un débat franc et ouvert, et prendre des mesures pour veiller à ce que la modernisation des systèmes de transport tienne compte des droits et des besoins de toutes les parties prenantes.

31. Une représentante travailleuse de l'Allemagne cite trois exemples de situations dans lesquelles la privatisation et la sous-traitance ont eu des conséquences préjudiciables pour les travailleurs et les usagers. À Washington, DC, l'exploitation du service de la circulation a été sous-traitée à une entreprise qui ne respecte pas la législation sur le congé maladie et sanctionne les salariés qui se mettent en congé maladie. Le mauvais entretien des véhicules a entraîné de graves dysfonctionnements au sein d'une flotte de bus, laissant de nombreux passagers complètement démunis et mettant en péril la sécurité des travailleurs et du public. Au Royaume-Uni, les travaux d'entretien et d'amélioration des infrastructures du métro londonien ont été privatisés, mais le chantier n'a pas été terminé dans les délais. En Allemagne, malgré une hausse de 24 pour cent des passagers en vingt ans, les effectifs ont été réduits de 18 pour cent suite à des restrictions des coûts et au recours à la sous-traitance. Les conventions collectives ont été fragilisées ou abandonnées, entraînant un abaissement des normes du travail et une réduction des salaires, malgré une augmentation de la charge de travail.
32. Un représentant travailleur des États-Unis explique que le marché du transport urbain de voyageurs a été délibérément inondé, ce qui a conduit à une déréglementation des véhicules et à une baisse des revenus des conducteurs, qui n'étaient rémunérés que lorsqu'ils transportaient des passagers. Sous couvert d'assouplissement des modalités de travail, qui s'accompagne d'une baisse continue des salaires, les travailleurs ont été contraints d'augmenter leurs horaires de travail pour pouvoir joindre les deux bouts. Ce type de modèle commercial n'est pas propice aux emplois durables. Une grande quantité de données ont été collectées sur les conducteurs, indépendamment de leur volonté et sans qu'ils aient droit de regard – par le biais notamment de mécanismes de contrôle des passagers –, et elles ont été utilisées contre eux et pour brouiller les processus de prise de décision.
33. Un représentant travailleur du Royaume-Uni décrit les abus et les attaques perpétrés contre des travailleurs du transport au Royaume-Uni, en particulier durant la pandémie de COVID-19, qui non seulement étaient assimilables à du harcèlement sur le lieu de travail, mais ont aussi eu de graves répercussions sur la sécurité et la santé au travail. La violence et le harcèlement sur le lieu de travail doivent être éliminés. Les travailleurs du transport urbain de voyageurs ont été en première ligne de la riposte à la pandémie et, de ce fait, particulièrement exposés au virus. En conséquence, nombreux sont ceux qui doivent faire face aux effets d'un COVID long sur leur santé. Leur santé mentale a aussi été mise à rude épreuve. Avant la pandémie, on a constaté que des maladies non transmissibles, comme les maladies cardiovasculaires, le diabète ou encore la fatigue, étaient particulièrement répandues parmi les travailleurs du transport urbain, révélant des problèmes systémiques de santé au travail auxquels il convient de s'attaquer. Les travailleurs informels qui n'ont pas de protection sociale sont encore plus exposés à tous types de menaces. L'action menée pour faire face à la pandémie et la surmonter offre l'occasion de renforcer et de respecter l'obligation de garantir la sécurité et la santé au travail dans le secteur des transports.
34. Le vice-président employeur signale que des arguments qui s'appuient sur des informations à caractère anecdotique risquent d'affaiblir le dialogue social à l'échelle mondiale. La présente réunion a été organisée dans le but d'examiner en priorité les perspectives offertes et les défis à relever à l'échelle mondiale pour garantir le travail décent pour tous ainsi que des services durables de transport urbain de passagers. Les systèmes de transport public urbain, bien qu'ils soient organisés dans l'espace public, ne sont pas, par définition,

un bien public. Il existe de nombreux exemples de systèmes gérés par des entités qui ne sont pas des autorités publiques. Pourtant, tous les opérateurs partagent des objectifs communs, à savoir assurer des systèmes de transport efficaces, viables et complets qui soient connectés, complémentaires, durables, responsables, transparents, inclusifs et sûrs, quelle que soit l'entité chargée de les organiser. Dans le même ordre d'idée, la présente réunion n'est pas le lieu approprié pour débattre de la situation au regard de l'emploi. Toutes les formes d'emploi, qu'elles relèvent d'une hiérarchie traditionnelle, qu'elles soient générées par des plateformes ou qu'elles s'inscrivent dans une relation autonome de pair à pair, présentent toutes un intérêt et ont toutes leur place dans l'avenir du travail. Les systèmes de transport urbain de voyageurs ont été gravement touchés par la pandémie, le nombre de travailleurs a été réduit et la réputation du secteur en a pâti. Les participants à la réunion doivent axer leurs efforts sur l'amélioration de la qualité et de la viabilité du secteur ainsi que sur les mesures qui s'imposent pour surmonter les répercussions de la pandémie.

35. La vice-présidente gouvernementale souligne qu'il est important de collecter, d'analyser et d'utiliser de manière appropriée les données pour organiser et planifier les services de transport urbain de voyageurs, afin de répondre aux besoins des usagers, en particulier dans le contexte de la pandémie de COVID-19, et prévenir une trop forte concentration de passagers, pour leur propre sécurité mais aussi celle des travailleurs. D'autres données et informations devraient aussi être collectées pour permettre d'analyser concrètement les tendances dans l'utilisation des services. La formation, la reconversion et le renforcement des capacités des travailleurs du transport sont particulièrement importants pour leur permettre de s'adapter aux évolutions technologiques rapides ayant une incidence sur leur travail.
36. La représentante du gouvernement des Philippines signale que, hormis les nombreux enjeux déjà mentionnés, la transition vers des véhicules respectueux de l'environnement risque de porter préjudice au déplacement des travailleurs. En Asie du Sud-Est, de nombreux propriétaires de véhicules indépendants perdront leurs moyens de subsistance lorsque leurs véhicules seront devenus obsolètes. La modernisation devrait être l'occasion de perfectionner les systèmes et de se conformer aux normes d'accessibilité, en particulier pour les personnes en situation de handicap, afin de rendre les services de transport plus inclusifs. Les petits acteurs du secteur peuvent être encouragés à s'organiser en coopératives ou en entreprises sociales et solidaires pour pouvoir faire face aux bouleversements consécutifs à la modernisation. Pour ce faire, il convient de leur fournir une assistance.
37. La vice-présidente travailleuse appelle l'attention sur la définition du terme «bien public» énoncée par le Oxford English Dictionary, à savoir un «produit ou service fourni sans profit à tous les membres d'une société, soit par le gouvernement soit par une personne ou une organisation privée». Le concept de bien public ainsi défini apparaît dans les ODD, mais il ne fournit pas d'indications sur la propriété.

Examen du point 2

**Quelles sont les politiques, les mesures et les pratiques qui ont fait leurs preuves?
Quelles sont celles qui ont échoué? Et comment relever les défis qui se posent
en matière de travail décent et mettre à profit les perspectives qui s'offrent
en la matière?**

38. La vice-présidente travailleuse souligne l'étroite concordance de vues entre le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs sur les problèmes de discrimination et de

ségrégation professionnelle fondées sur le genre dans le secteur du transport urbain de voyageurs. S'attaquer au problème de l'inégalité entre hommes et femmes implique aussi de s'attaquer à la concurrence déloyale et à l'affaiblissement des normes. Les informations fournies par le groupe des travailleurs ne sont pas d'ordre anecdotique, mais relèvent plutôt d'un travail de recherche qui montre que la propriété et les modes d'exploitation publics offrent des avantages potentiels, notamment la possibilité de subventions croisées entre des services déficitaires et socialement nécessaires, l'accès à un financement moins coûteux et l'intégration nécessaire pour assurer le fonctionnement de services efficaces et durables dans des conditions de travail décentes. Les avantages de la remunicipalisation et de l'internalisation sont largement démontrés. Il conviendrait donc d'adopter des normes pour évaluer le bien-fondé de la sous-traitance, en gardant à l'esprit la qualité des services et des conditions, ainsi que le coût et les avantages de l'internalisation.

39. Les gouvernements ont un rôle clé à jouer lorsque les services sont sous-traités au secteur privé, comme le préconisent la convention (n° 94) sur les clauses de travail (contrats publics), 1949, et la recommandation n° 84 qui l'accompagne, pour veiller à ce qu'aucune pression à la baisse ne soit exercée sur les salaires et les conditions de travail. Les normes relatives au travail et à l'égalité entre les sexes ainsi que les principes de la chaîne des responsabilités doivent s'appliquer aux processus d'adjudication et figurer dans les contrats de services. L'Allemagne et les États-Unis disposent d'une législation exemplaire à cet égard, et divers documents internationaux fournissent des orientations sur le principe de diligence raisonnable, qui énoncent les politiques de passation des marchés publics qu'il convient d'appliquer aux niveaux national et infranational et qui peuvent être utilisées lors de l'élaboration de plans d'action nationaux sur les entreprises et les droits de l'homme. Le transport urbain de voyageurs est un secteur qui se caractérise par des chaînes d'adjudication des marchés, ce qui signifie que le schéma traditionnel gouvernements-partenaires sociaux ne suffit pas à protéger les normes. Les participants à la réunion devraient donc se référer aux Principes directeurs de l'OIT sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière dans le secteur des transports, qui définissent dans les grandes lignes les responsabilités des acheteurs de services de transports et des parties prenantes de la chaîne des transports.
40. Dans de nombreux pays en développement, le transport urbain de voyageurs se caractérise par des services informels. L'informalisation inclusive signifie l'intégration de services informels dans les transports publics, par l'intermédiaire d'entreprises durables, et en consultation avec les travailleurs informels. Le groupe des travailleurs préconise des processus inclusifs pour garantir une transition juste et la création d'emplois décents. En ce qui concerne les formes atypiques d'emploi, le Comité de la liberté syndicale estime depuis longtemps que tous les principes et droits fondamentaux au travail, y compris le droit de négociation collective, s'appliquent à tous les travailleurs, quelle que soit leur situation au regard de l'emploi. Si la numérisation et le recours à l'intelligence artificielle peuvent présenter des avantages, leur mode d'utilisation actuel accroît les pressions exercées sur les travailleurs et pose problème en termes de protection de la vie privée, ce qui a des effets négatifs sur la santé et le bien-être des travailleurs et, partant, sur la sécurité routière. D'où la nécessité de réglementer l'utilisation des données et des droits des travailleurs sur les données collectées dans le cadre de leur travail. Dans le contexte de la pandémie de COVID-19, la viabilité de la dette est compromise, ce qui limite la marge de manœuvre budgétaire et la capacité à investir dans le transport urbain de voyageurs, en particulier dans les pays en développement. Les programmes d'allègement de la dette devraient donc être renforcés, sur la base d'une véritable annulation de la dette et d'une aide au développement qui encourage les modèles de financement durables pour le transport urbain de voyageurs. Le secteur présente d'importants avantages sociaux, notamment en

termes de création d'emplois et de réduction des émissions. Les financements pourraient être assurés par les impôts et des péages urbains, et en réaffectant le budget prévu pour d'autres secteurs, par exemple la construction d'autoroutes. Les gouvernements doivent reconnaître le transport urbain de voyageurs comme un bien public, et l'accès à ce service comme un droit humain fondamental. Une loi en ce sens a été adoptée en France et au Japon.

41. Le vice-président employeur explique que la transition structurelle du secteur des transports urbains vers des services verts et durables est une condition préalable au travail décent, sur lequel les progrès réalisés par de nombreux pays sont insuffisants. À court terme, les opérateurs de transport publics et privés doivent être en mesure de poursuivre leurs activités, qui sont essentielles pour d'autres segments de l'économie, notamment le secteur de la santé, et pour assurer la mobilité des groupes défavorisés. Des mesures de soutien économiques sont nécessaires dans le contexte de la pandémie de COVID-19, qui continue de menacer la viabilité économique des opérateurs de transport. Il est en outre essentiel de mettre en place un cadre de financement stable pour le transport urbain, par l'intermédiaire de fonds dédiés spécialement à la mobilité ainsi que d'autres mesures de soutien. Il convient aussi d'assurer la sécurité et la santé dans les services de transport urbain de voyageurs. Le dialogue social est essentiel pour garantir des consultations approfondies sur les mesures de protection de la santé. Les décideurs devraient promouvoir la sensibilisation de l'opinion publique pour dissiper les idées fausses et rétablir la confiance dans les systèmes de transport urbain.
42. Pour favoriser un mode de vie inclusif et durable, il convient d'accroître les investissements dans le transport urbain de voyageurs; des systèmes de transport urbain de voyageurs efficaces et inclusifs sont en effet la clé de villes durables et d'une urbanisation réussie. Les villes compétitives offrent des infrastructures de transport de meilleure qualité. Des investissements axés sur l'innovation et la qualité des services permettraient de créer des millions d'emplois grâce à des projets d'expansion et de rénovation. Un transport urbain intelligent, inclusif et durable est une force en termes d'inclusion économique et sociale et d'impact environnemental positif. L'Appel mondial à l'action en vue d'une reprise centrée sur l'humain qui soit inclusive, durable et résiliente pour sortir de la crise du COVID-19, lancé par l'OIT, souligne la nécessité d'investissements publics et privés dans les secteurs les plus durement touchés par la crise, en particulier le secteur des transports. Pour que ces investissements soient fructueux, ils doivent prendre en considération le besoin de technologies innovantes et d'autres mécanismes, y compris le suivi fondé sur l'intelligence artificielle, les véhicules verts et les tableaux de bord numériques. Le secteur privé a aussi un rôle important à jouer, qu'il ne faut pas sous-estimer. Des décisions politiques doivent être prises dans le but de faciliter la collaboration public-privé. À cet égard, les conclusions concernant la promotion d'entreprises durables, adoptées par la Conférence internationale du Travail à sa 96^e session (2007), préconisent la coopération pour aligner la croissance des entreprises sur les objectifs du développement durable, tout en garantissant des emplois décents et productifs. Pour relever les défis liés à la pandémie, des partenariats public-privé plus souples ont été établis, qui peuvent servir d'exemple pour renforcer la flexibilité des services.
43. En ce qui concerne la transition de l'informalité vers la formalité, il convient de se pencher sur les possibilités offertes par le travail via les plateformes. Permettre aux travailleurs vulnérables de sortir du travail informel devrait être une priorité. Les conclusions de la réunion devront s'inspirer de la recommandation (n° 202) sur les socles de protection sociale, 2012, en tenant compte des besoins et des enjeux propres au secteur du transport urbain. À l'heure où les économies s'ouvrent à nouveau après le confinement, il est particulièrement important d'exploiter toutes les possibilités qu'offrent le progrès

technologique et la transformation numérique, comme le préconise l'appel mondial à l'action de l'OIT. Une planification urbaine intelligente devrait être associée à des systèmes de transport public intelligents, en mettant l'accent sur la connectivité et la complémentarité. Pour encourager la diversité de la main-d'œuvre, il faut rendre le secteur plus attractif et plus inclusif en offrant des conditions de travail flexibles et sûres. Il est essentiel d'investir davantage dans la formation, le développement des compétences et l'apprentissage tout au long de la vie, de même que dans des apprentissages et des services d'orientation professionnelle convenables. Les employeurs ont besoin d'une main-d'œuvre dotée des compétences sociales et techniques nécessaires pour maîtriser les nouvelles technologies.

44. Un système de transport urbain encadré uniquement par les pouvoirs publics, excluant les opérateurs privés, ne fonctionnerait pas. Le potentiel offert par les contrats publics et la sous-traitance doit être pris en considération. L'absence de lien entre l'ensemble des parties prenantes conduirait aussi à l'échec, et les stratégies et la planification ne sauraient être décidées unilatéralement par les gouvernements. Le fait que les attentes ne soient pas clairement exprimées et que les appels d'offres publics soient axés uniquement sur les coûts, sans prendre en compte la qualité de service souhaitée, peut aussi être préjudiciable pour le secteur. Il faut également bannir à tout prix les pratiques d'entretien insuffisantes et obsolètes. Le groupe des employeurs désapprouve la référence à la convention n° 94 de l'OIT. Il n'est pas non plus favorable à l'idée de promouvoir les coopératives, au motif qu'elles ont généralement du mal à suivre l'évolution des technologies.
45. La vice-présidente gouvernementale souligne l'importance de la politique à suivre pour garantir que le secteur du transport urbain de voyageurs s'adapte bien aux nouvelles technologies et soutenir les efforts déployés pour qu'il soit toujours à la page. Il convient de tirer des enseignements des bonnes pratiques en matière de construction et de modernisation des infrastructures. L'accessibilité est une question particulièrement importante s'agissant des personnes en situation de handicap, sous l'angle à la fois des infrastructures et de la formation des travailleurs. Il est aussi important d'envisager l'accessibilité du point de vue de la diversité de la main-d'œuvre et de la dimension de genre. La pandémie de COVID-19 a jeté un éclairage particulier sur l'importance de la sécurité et de la santé sur le lieu de travail. À cet égard, l'Indonésie offre des exemples de bonnes pratiques avec le dépistage régulier des travailleurs des transports urbains et la priorité qui leur est accordée dans les plans de vaccination. L'oratrice soutient les mesures prises aux Philippines, où l'on encourage les stratégies d'organisation des travailleurs des transports urbains fondées sur l'économie solidaire et les coopératives, afin de permettre aux travailleurs de l'économie informelle d'avoir accès à la sécurité sociale et de s'adapter à l'évolution des technologies. Dans le même temps, la formalisation est essentielle pour surmonter les défis recensés dans le secteur.
46. Les modèles de privatisation varient selon les contextes nationaux et régionaux. Un certain degré de souplesse est donc nécessaire pour veiller à ce que la privatisation des services, quelle que soit sa forme, y compris les partenariats public-privé, soit réglementée de manière efficace et permette de fournir la meilleure qualité de service possible, compte tenu notamment du rôle que joue le transport urbain de voyageurs dans l'accès aux droits économiques et sociaux et à la justice sociale. En ce qui concerne les marchés publics, des normes s'imposent pour garantir une concurrence transparente et loyale. L'Union européenne (UE) et l'Amérique latine offrent de bons exemples de cadres de réglementation des marchés publics. Parmi les exemples spécifiques de bonnes pratiques figurent les mesures prises durant la pandémie pour réaffecter au secteur du transport urbain de voyageurs des travailleurs des plateformes numériques qui avaient perdu leur

emploi, afin qu'ils ne soient pas privés de leurs moyens de subsistance. La législation sur les contrats publics devrait être renforcée.

47. Parmi les aspects qui n'ont pas fait leurs preuves, citons l'absence de réglementation, l'incapacité des autorités et des partenaires sociaux à formaliser une grande partie de la main-d'œuvre informelle, et la capacité limitée de nombreux gouvernements à déceler et faire reculer la précarité des travailleurs engagés dans des modalités d'emploi non conventionnelles – par exemple, les travailleurs des plateformes – et à définir les politiques nécessaires pour protéger leurs droits. L'inspection du travail est aussi une entité particulièrement importante, qui mérite d'être réglementée; à cet égard, il convient de s'attaquer au problème d'une approche qui devrait être plus réactive que préventive en matière d'inspection du travail. Durant la pandémie, de bonnes pratiques ont été appliquées dans certains pays sur le plan du renforcement du nettoyage, pour la sécurité tant des travailleurs que des usagers du transport urbain de voyageurs, ce qui a aussi contribué à renforcer la confiance du public dans ces services. L'immatriculation et l'enregistrement des véhicules peuvent aussi poser problème, d'où la nécessité d'une réglementation plus contraignante et l'intérêt de faire connaître les bonnes pratiques en la matière. Le travail décent exige des institutions solides et dûment réglementées, qui effectuent des contrôles réguliers, et la mise en place de politiques de protection pour les travailleurs, qui portent notamment sur la couverture de sécurité sociale, la formation, le perfectionnement et le développement professionnel, ainsi que la transition vers l'économie formelle. Les services de transport urbain de voyageurs doivent s'adapter aux technologies actuelles et être écologiquement et socialement durables. Le dialogue social est essentiel pour relever tous ces défis.
48. La représentante du gouvernement de l'Iraq souligne qu'il est important que les gouvernements investissent, en collaboration avec le secteur privé, pour surmonter les contraintes économiques exercées sur le secteur du transport urbain de voyageurs. Le perfectionnement et le renforcement des capacités de la main-d'œuvre sont également essentiels, tout comme la formation et le développement professionnel, qui doivent être intégrés dans les politiques et la planification des transports. Il convient de tirer parti de la collecte, de l'analyse et de l'utilisation des données pour dresser un tableau complet du développement du secteur et optimiser sa planification future. Dans de nombreux pays, les connexions entre transports publics ruraux et urbains sont un élément crucial du développement social et économique, qui exige d'importants projets d'investissements et d'expansion. L'inspection du travail et l'entretien des véhicules sont des aspects essentiels de la sécurité publique ainsi que de la sécurité et de la santé des travailleurs du transport.
49. Le vice-président employeur relève l'accent mis par plusieurs participants sur l'importance de l'optimisation de la recherche ainsi que de la collecte et de l'analyse de données portant sur tous les aspects et sous-domaines du secteur du transport urbain de voyageurs pour servir de base aux actions futures.
50. La vice-présidente travailleuse soutient l'appel lancé en faveur du perfectionnement et de la formation, tout en rappelant la nécessité d'atténuer les effets négatifs de l'innovation technologique sur les emplois et les droits des travailleurs, en particulier ses répercussions sur la sécurité et la santé et son impact financier. Il est particulièrement important que les gouvernements contrôlent l'accès aux données, conformément à la recommandation (n° 169) concernant la politique de l'emploi (dispositions complémentaires), 1984. Le groupe des travailleurs approuve les commentaires formulés par le groupe gouvernemental au sujet de l'importance qu'il y a à doter les systèmes d'inspection du travail de ressources suffisantes. L'oratrice fait observer que la convention n° 94 a recueilli de nombreuses ratifications et qu'elle figure dans la liste des instruments répertoriés dans les conclusions

concernant la promotion d'entreprises durables, adoptées par la Conférence internationale du Travail à sa 96^e session (2007).

51. Le représentant travailleur de l'Ouganda souligne qu'il est important d'intégrer les véhicules à deux et à trois roues ainsi que les taxis minibus dans les services officiels de transport public. La réussite des grands projets d'infrastructures dépendra des consultations menées avec les travailleurs concernés et avec ceux dont les moyens de subsistance dépendent des services de transport urbain de voyageurs. Il convient donc d'adopter une approche inclusive, dans laquelle les organismes de réglementation des transports et les autorités chargées de la planification établissent une relation positive avec les syndicats, les coopératives et les associations représentant les travailleurs du transport informel. Les autorités responsables de la planification doivent apprendre à mieux connaître les services informels de transport urbain de voyageurs qui opèrent dans leurs villes, en examinant les structures du marché, les modèles commerciaux, les relations d'emploi et de propriété, ainsi que les données de base sur le volume et la composition de la main-d'œuvre. Il convient de réaliser des évaluations des conséquences pour l'emploi et d'atténuer les pertes d'emploi potentielles, en identifiant les voies d'accès à l'emploi formel et à des emplois de qualité. Il convient aussi de renforcer la représentation des travailleurs et des employeurs du transport informel. L'OIT a un rôle déterminant à jouer dans le développement et le renforcement des capacités des organisations d'employeurs et de travailleurs.
52. Le représentant travailleur des États-Unis explique que les syndicats continuent de lutter contre le modèle de transport public privatisé, qui est peu performant, et constate que les décisions visant à remunicipaliser les services ont abouti à des résultats positifs. À Cincinnati, Ohio, la privatisation a eu pour conséquence des salaires faibles et des conditions de travail intolérables, suscitant un sentiment de frustration extrême et un certain découragement parmi les travailleurs. Les éléments d'information tendent à confirmer que les services pourraient être exploités d'une manière plus efficace et plus efficiente par l'autorité locale des transports, ce qui a entraîné une résiliation des contrats privés. Les pouvoirs publics ont aussi la capacité d'améliorer les normes en imposant aux opérateurs privés une réglementation plus stricte. Les États-Unis ont adopté un ensemble de normes relatives à la passation des marchés pour l'acquisition de véhicules à zéro émission, qui englobent des dispositions sur la formation des travailleurs portant sur tous les aspects du fonctionnement et de l'entretien. Au Canada et aux États-Unis, des travaux sur des projets d'apprentissage sont actuellement menés en vue de former la prochaine génération de travailleurs du transport. Ces mesures aideront à garantir des emplois décents et durables dans le transport de voyageurs pour les décennies à venir.
53. Le représentant du gouvernement du Brésil convient qu'un renforcement de la réglementation du secteur du transport urbain de voyageurs permettrait de faire respecter les normes. En vertu de l'article 30 de la Constitution du Brésil, les transports publics sont considérés comme un service essentiel, et les municipalités sont autorisées soit à les organiser elles-mêmes, soit à en confier l'exploitation à des prestataires. Or le choix de la sous-traitance n'est pas définitif, et les administrations locales ont toujours la possibilité d'en reprendre le contrôle. Il convient de mettre en place une législation pour énoncer les conditions de sous-traitance et d'adjudication des marchés, et définir les éléments clés du contrat que les autorités locales et les opérateurs privés s'engagent à respecter. Chacun est tenu de se conformer à la législation du travail, et notamment de respecter le droit de négociation collective et le droit des syndicats de négocier les conditions de la prestation de services. En outre, l'inspection du travail est déterminante: les systèmes d'inspection et de contrôle de l'application des règles ne sont pas aussi rigoureux qu'ils devraient l'être, les problèmes étant traités uniquement de manière réactive plutôt que de manière proactive et préventive. Enfin, en ce qui concerne les commentaires formulés par le représentant

travailleur de l'Ouganda au sujet des véhicules à deux et à trois roues, les autorités doivent inclure les travailleurs qui conduisent ce type de véhicules dans la réglementation et la gestion du système de services de transport urbain de voyageurs, afin de veiller à ce que leurs problèmes et leurs intérêts soient dûment pris en considération.

54. Le vice-président employeur juge préférable, dans l'intérêt de la réunion, dont l'objectif est de trouver un terrain d'entente, de ne pas faire référence à la convention n° 94, qui est dépassée, trop coûteuse à mettre en œuvre et en contradiction avec les orientations de l'UE. Nombreux sont en effet les États parties qui ne font plus rapport sur son application. Les participants devraient œuvrer en faveur d'un avenir durable pour un secteur du transport urbain de voyageurs efficace et performant, que son exploitation soit confiée à des opérateurs publics ou privés.
55. La vice-présidente travailleuse estime qu'il ne faut pas écarter une convention à jour et plutôt largement ratifiée. Le groupe des travailleurs se dit prêt à soutenir une application plus stricte de la convention n° 94. Aucune donnée factuelle ne permet de mettre en évidence une mauvaise gestion ou des problèmes de maintenance de systèmes de transport appartenant à une collectivité publique. Toutefois, il n'est pas d'actualité de mener des discussions sur ce sujet au sein de l'OIT, et les résultats des recherches mentionnés dans le rapport préparé pour la réunion ne sont plus d'actualité; davantage de travaux de recherche et de collectes de données seraient donc nécessaires pour faire avancer la discussion, en particulier dans le cadre de la reprise après la pandémie et des mesures destinées à atténuer les répercussions de deux grandes crises économiques et financières mondiales.

Examen du point 3

En tenant compte de la grande diversité des modes d'organisation du transport urbain de voyageurs selon les pays et les villes, quelles mesures peut-on recommander de prendre à l'Organisation internationale du Travail et à ses mandants (gouvernements et organisations d'employeurs et de travailleurs) afin de promouvoir le travail décent et durable dans les activités et services de transport urbain de voyageurs?

56. Le vice-président employeur explique que les gouvernements devraient proposer une aide financière aux opérateurs de transport qui ont besoin de liquidités à court terme en cette période de crise. Des efforts doivent être déployés pour rétablir la confiance de la population dans les systèmes de transport urbain de voyageurs en la sensibilisant aux mesures de sécurité et de santé prises par les opérateurs. Les partenaires sociaux doivent être associés à l'élaboration de toutes recommandations relatives à la sécurité et à la santé en lien avec la pandémie. Dans le contexte de la reprise après la pandémie, il convient de réfléchir à la façon de renforcer la résilience des systèmes de transport urbain de voyageurs face aux éventuelles crises à venir, et de soutenir les stratégies de mobilité dans le cadre de la relance au niveau national.
57. Il convient en priorité de remédier aux défaillances des systèmes de transport urbain de voyageurs moyennant des investissements publics dans les infrastructures, la connectivité et les équipements matériels et numériques, et une planification urbaine durable. Les déficits de compétences doivent être comblés, faute de quoi ils risqueraient de se creuser encore davantage avec le recours aux nouvelles technologies. L'aide et les connaissances du secteur privé, en tant qu'allié de premier plan dans la construction des villes et des systèmes de transport urbain de voyageurs de demain, devraient être mises à profit. Les gouvernements devraient ainsi adopter des politiques propres à faciliter et à attirer les investissements privés dans les infrastructures urbaines, et créer un environnement

favorable aux entreprises en encourageant l'entrepreneuriat et l'innovation. On devrait promouvoir le recours aux nouvelles technologies, par exemple les véhicules autonomes et électriques et l'intelligence artificielle, et encourager la collaboration à tous les niveaux pour élaborer de nouveaux modèles économiques qui apportent une solution aux problèmes de mobilité. Il convient de tirer parti des possibilités de travail décent dans le transport urbain de voyageurs à l'ère numérique en facilitant l'accès à toutes les technologies numériques, en encourageant la concurrence loyale et l'innovation, en réduisant la fracture numérique et en proposant une certaine souplesse et une réglementation intelligente. On devrait aussi mettre à profit les nouvelles technologies pour accélérer la transition vers l'économie formelle. Sur la question de l'inclusivité, les gouvernements et les partenaires sociaux devraient promouvoir l'égalité des sexes en donnant des moyens d'action aux femmes en tant que prestataires et usagères des services de transport urbain de voyageurs.

58. Dans le contexte de la promotion d'une reprise centrée sur l'humain pour sortir de la crise du COVID-19, l'OIT devrait encourager ses Membres à générer des investissements à forte intensité d'emploi, à renforcer les politiques actives du marché du travail, à promouvoir un environnement favorable à l'entrepreneuriat et aux entreprises durables, à stimuler la productivité grâce à la diversification et à l'innovation, à exploiter toutes les possibilités de création d'emplois décents et d'entreprises durables qu'offrent le progrès technologique et la numérisation, et à promouvoir des possibilités de développement des compétences qui tiennent compte des besoins du marché du travail. À cet égard, la collecte de données et l'utilisation d'éléments probants sont particulièrement importantes, tout comme le partage des connaissances et des meilleures pratiques concernant les répercussions sociales et économiques de la pandémie ainsi que les mesures à adopter pour reconstruire en mieux. Cet échange d'informations devrait porter essentiellement sur le potentiel qu'offrent les technologies nouvelles et la numérisation pour améliorer la sécurité et la santé des travailleurs et des usagers, la fourniture et la planification des services, la maintenance et la gestion des ressources humaines, l'utilisation durable des nouvelles technologies, le potentiel de création d'emplois verts et la gestion du changement.
59. L'OIT pourrait offrir une assistance à ses mandants tripartites en analysant les compétences actuelles, la structure de la main-d'œuvre et les futurs besoins de compétences à la lumière des avancées technologiques, et en fournissant des orientations sur la manière de réduire les déséquilibres de compétences. Elle pourrait aider les décideurs à planifier et à mettre en œuvre des projets de transport durable, et renforcer sa collaboration avec d'autres institutions spécialisées qui travaillent sur des projets liés au transport urbain de voyageurs, en vue d'atteindre la cible 11.2 des objectifs de développement durable. L'Organisation devrait aussi renforcer son appui aux États Membres pour les aider à mettre en œuvre la recommandation (n° 204) sur la transition de l'économie informelle vers l'économie formelle, 2015, et inciter les gouvernements à s'engager auprès du secteur privé en plaidant pour l'efficacité et la valeur ajoutée des partenariats public-privé.
60. La vice-présidente travailleuse partage les vues du groupe des employeurs sur plusieurs points, en particulier l'importance du dialogue social et d'un soutien accru des gouvernements aux mesures de sécurité et de santé dans le contexte de la pandémie de COVID-19, ainsi que la nécessité d'investir dans la formation de la main-d'œuvre et dans des services durables. Le transport urbain de voyageurs devrait être considéré comme un droit fondamental et un bien public, auquel chacun doit avoir accès sur un pied d'égalité. Les partenaires sociaux devraient unir leurs efforts pour encourager l'utilisation des transports publics et garantir une transition juste ainsi que la promotion du travail décent en fournissant des services de transport urbain de voyageurs qui soient sûrs, dynamiques, de qualité et dotés de moyens suffisants. La coopération et le dialogue social, y compris la négociation collective, sont nécessaires pour garantir des conditions de travail et la

fourniture de services sûrs et salubres dans le contexte de la pandémie de COVID-19, la mise en œuvre de la convention (n° 190) sur la violence et le harcèlement, 2019, et de la recommandation n° 206 qui l'accompagne, ainsi que le principe de diligence raisonnable et des modèles de chaîne des responsabilités propres à promouvoir la responsabilité en matière de normes et de sécurité dans tout le secteur.

61. Les partenaires sociaux doivent agir ensemble pour garantir la transparence dans le financement, les modèles de coûts et les relations contractuelles, ainsi que la transparence et l'équité dans l'utilisation des algorithmes et des données relatives aux travailleurs. Tout doit être fait pour optimiser les répercussions positives de l'innovation technologique, tout en atténuant les effets négatifs sur l'emploi. L'accès au travail décent et à la protection sociale devrait être garanti pour les travailleurs engagés dans des formes atypiques d'emploi, comme l'énoncent l'Agenda du travail décent et la Déclaration du centenaire de l'OIT. Il faut rendre les emplois dans le transport urbain de voyageurs plus attractifs pour les femmes, et stimuler l'emploi de ces dernières par la mise en œuvre des recommandations formulées dans la Politique ITF/UITP de promotion de l'emploi des femmes à l'intention des entreprises.
62. Les gouvernements devraient encourager l'amélioration et l'expansion des services de transport urbain de voyageurs, et favoriser le travail décent en tant qu'élément central de la reprise du secteur et des mesures de lutte contre les effets du changement climatique, en particulier grâce à des objectifs ambitieux pour accroître la part modale du transport urbain, à des investissements publics et à la mise au point de modèles de financement durables. Il convient d'adopter des politiques et de réfléchir à des modèles de financement du transport urbain de voyageurs pour encourager le transfert modal, la création d'emplois de qualité et la solidarité sociale. Des politiques et normes devraient également être définies pour évaluer les coûts et les avantages économiques et sociaux des partenariats public-privé, de la sous-traitance et de l'internalisation, et pour soutenir la propriété et les activités publiques. Les gouvernements devraient ratifier et mettre en œuvre la convention n° 94, donner effet à la recommandation n° 84 qui l'accompagne, et appliquer d'autres instruments relatifs au devoir de diligence aux chaînes de sous-traitance dans le secteur du transport urbain de voyageurs, afin d'établir une chaîne des responsabilités.
63. En ce qui concerne l'informalité, les gouvernements devraient mettre en place des politiques et des modèles pour les travailleurs engagés dans des formes atypiques d'emploi, y compris par le biais de mécanismes de négociation collective et de dialogue social efficaces, en vue de garantir le respect des droits fondamentaux au travail, un salaire minimum adéquat, la limitation de la durée du travail, et la sécurité et la santé au travail. Des mesures devraient être prises pour prévenir et rectifier la classification erronée des travailleurs, notamment au moyen de la présomption de statut de salarié, et des politiques devraient être mises en place pour garantir une transition juste pour les travailleurs des services informels de transport urbain de voyageurs. Il convient de mener des évaluations de l'impact des projets de transport en commun et de formalisation sur le travail et sur les inégalités entre hommes et femmes. Les représentants des employeurs et des travailleurs informels et formels devraient être associés aux consultations sur la planification des passagers et la réforme de la réglementation.
64. Il convient de renforcer l'inspection du travail et le contrôle de l'application des règles, et de garantir des moyens de recours et de réparation efficaces en cas de violations constatées dans les services de transport urbain de voyageurs tant formels qu'informels. La convention n° 190 devrait être ratifiée et mise en œuvre, et la recommandation n° 206 qui l'accompagne, appliquée. Des efforts devraient être déployés pour cibler les causes profondes de la discrimination entre hommes et femmes, en garantissant l'égalité de

rémunération pour un travail de valeur égale, la protection contre la discrimination fondée sur la grossesse, l'accès à des congés rémunérés pour permettre aux femmes d'assumer leurs responsabilités familiales, des installations sanitaires décentes sur le lieu de travail, des cadres de travail adaptés aux besoins des femmes, et des politiques de recrutement et de maintien dans l'emploi axées sur les femmes.

65. Il est particulièrement important de suivre les répercussions que peuvent avoir l'innovation technologique, l'électrification et la modernisation des véhicules, ainsi que la privatisation, la sous-traitance, l'externalisation et l'informalisation sur l'emploi, les conditions de travail, la sécurité et la santé, et l'égalité entre hommes et femmes. Les effets négatifs devraient être atténués par le biais du dialogue social. Il est également essentiel d'adopter une législation et des politiques relatives au rôle du gouvernement en matière de contrôle et de propriété des données, y compris les droits et responsabilités au regard des données relatives aux travailleurs, et de prendre des mesures pour garantir l'établissement de normes adéquates de contrôle de la qualité des systèmes numériques sur le lieu de travail.
66. Dans le contexte de la reprise après la pandémie, l'OIT devrait concevoir et mettre en œuvre des programmes et projets de coopération pour le développement afin de promouvoir le travail décent et la transition juste dans le transport urbain de voyageurs, et collaborer avec les institutions des Nations Unies et les États Membres en vue d'intégrer le travail décent et la transition juste dans les mesures prises au niveau du secteur pour atténuer les effets du changement climatique. Il convient de collecter des données ventilées sur les travailleurs informels dans le secteur du transport urbain de voyageurs. En outre, des informations devraient être recueillies sur les meilleures pratiques concernant la mise en œuvre de la recommandation n° 204 et des Principes directeurs de l'OIT pour une transition juste vers des économies et des sociétés écologiquement durables pour tous, et une réunion tripartite d'experts devrait être organisée pour préparer et adopter des directives en la matière. Il faudrait aussi collecter et partager des données et des informations sur la privatisation, l'externalisation, la sous-traitance, la remunicipalisation et l'internalisation, ainsi que sur l'impact de ces mesures sur le travail décent, l'emploi et la durabilité. Des études de cas portant sur l'application de la convention n° 94 et de la recommandation n° 84 seraient utiles pour évaluer les meilleures pratiques. Des mesures de renforcement des capacités devraient être prises pour permettre aux organisations d'employeurs et de travailleurs de l'économie informelle de mener des négociations constructives sur la transition vers un transport urbain de voyageurs formel et sans carbone. Enfin, l'OIT devrait promouvoir la mise en œuvre de la recommandation (n° 198) sur la relation de travail, 2006, dans le contexte du recours aux services de chauffeur privé au moyen d'une application mobile et à d'autres services de transport urbain de voyageurs basés sur une application en ligne, et promouvoir la ratification et la mise en œuvre de la convention n° 190 et de la recommandation n° 206.
67. La vice-présidente gouvernementale invite instamment l'OIT et ses mandants tripartites à élaborer des directives sur la formalisation du secteur du transport urbain de voyageurs, en accordant la priorité au travail via les plateformes et aux services à la demande. Ces directives, qui seront rédigées par une réunion tripartite d'experts, devraient porter principalement sur la fourniture d'une couverture de sécurité sociale aux travailleurs engagés dans des formes atypiques d'emploi – en particulier le travail via les plateformes et les services à la demande –, qui, après être déjà passés entre les mailles du filet de la protection sociale, se trouvent confrontés à une situation particulièrement difficile en cette période de pandémie de COVID-19. Les directives devraient avoir pour objectif d'aider à améliorer la réglementation nationale et à remédier au manque de coordination entre les diverses entités responsables des services de transport urbain de voyageurs, y compris les ministères des transports.

68. Le groupe gouvernemental se dit particulièrement préoccupé par la nécessité à la fois d'améliorer les services fournis et les conditions de travail sur les plateformes et de réglementer convenablement le travail informel, en ce qui concerne notamment l'extension de la sécurité sociale, l'amélioration de la qualité de l'inspection du travail et de la formation de son personnel, et la protection des droits des travailleurs. La priorité devrait être accordée à l'identification des travailleurs informels les plus exposés à l'exploitation et aux abus. En outre, un soutien devrait être apporté pour faciliter la transition des travailleurs de l'économie informelle vers l'emploi formel.
69. En ce qui concerne la sécurité et la santé au travail, il convient de renforcer le dialogue social sur les questions de formation, d'agrément et de réglementation de la durée du travail. Il importe de recueillir des informations et d'utiliser des données factuelles pour lutter efficacement contre la violence urbaine et assurer la sécurité publique. Les programmes d'entretien des véhicules, y compris l'inspection, sont essentiels. Des efforts doivent être déployés pour rendre la main-d'œuvre plus inclusive, éliminer la discrimination et offrir des possibilités de développement professionnel et d'apprentissage tout au long de la vie. L'OIT devrait, en collaboration avec d'autres institutions des Nations Unies, collecter des informations sur les défis que pose l'avenir du travail dans les services de transport urbain de voyageurs, ainsi que sur la transition juste.
70. La représentante du gouvernement des Philippines encourage l'OIT à promouvoir la coopération pour le développement et le soutien de partenaires multilatéraux et de partenaires de développement, afin de mettre en place des programmes de bourses et d'échanges axés sur le renforcement des capacités, et notamment sur la collecte, le suivi et l'évaluation des données, l'inspection du travail et la prise en compte systématique des questions d'égalité entre hommes et femmes. Les conducteurs et d'autres travailleurs du secteur devraient participer au processus d'inspection du travail. Le Bureau pourrait utilement publier un recueil de référence des cas, des études, des statistiques et des meilleures pratiques et actions des États Membres. Le gouvernement des Philippines souhaiterait recevoir l'appui technique et financier de l'OIT, en particulier pour faciliter la formalisation des micro, petites et moyennes entreprises.
71. Un représentant travailleur des États-Unis se dit préoccupé par le fait que, sur les marchés du travail où l'informalité à grande échelle persiste, les travailleurs sont souvent exclus des régimes de sécurité sociale, contributifs ou non contributifs. D'où l'importance de la stratégie à deux volets consistant à promouvoir l'extension à la fois horizontale et verticale de la couverture sociale, comme indiqué dans la recommandation (n° 202) sur les socles de protection sociale, 2012, et la recommandation n° 204. Cependant, dans certains pays, on trouve des exemples positifs d'extension de la sécurité sociale aux travailleurs informels du transport urbain de voyageurs, via des mécanismes contributifs ou non contributifs. L'Inde offre un exemple d'extension de la sécurité sociale aux travailleurs de l'économie des plateformes numériques, alors que, dans l'État de New York, les travailleurs des plateformes numériques opérant dans le secteur du transport urbain de voyageurs se sont battus pour faire appliquer une décision de justice sur l'assurance-chômage. Sur les marchés du travail où persistent des relations d'emploi déguisées et une classification erronée des travailleurs, il convient, parallèlement aux efforts de formalisation, de fournir une extension provisoire de la protection sociale. Dans le contexte des plateformes axées sur la technologie auxquelles adhèrent les travailleurs, toutes les parties prenantes doivent réaffirmer leur attachement à la protection sociale.
72. Le vice-président employeur explique qu'une réunion tripartite d'experts sur le travail décent dans l'économie des plateformes numériques sera organisée en 2022, et que son groupe n'est pas disposé à anticiper le débat sur ce sujet dans le cadre de la présente

réunion. La ratification et la mise en œuvre effective des conventions et recommandations de l'OIT relèvent de la responsabilité de chaque État Membre. Une réunion sectorielle ne devrait pas réexaminer les normes internationales du travail existantes, choisir uniquement celles qui lui conviennent, ni s'y référer que partiellement. À sa 109^e session (2021), la Conférence internationale du Travail a clos une discussion récurrente sur l'objectif stratégique de la protection sociale (sécurité sociale), qu'il n'y a pas lieu de rouvrir ici.

73. La vice-présidente gouvernementale, tout en prenant acte de la réunion tripartite d'experts à venir, souligne la contribution de la présente réunion à l'examen de questions touchant spécifiquement le transport urbain de voyageurs en lien avec l'économie des plateformes. Les conclusions devraient attirer l'attention sur les graves difficultés auxquelles sont confrontés les travailleurs des plateformes dans le secteur du transport urbain de voyageurs, et sur la nécessité, en particulier après la pandémie, d'intégrer lesdits travailleurs dans les systèmes de sécurité sociale et de réglementer les nouvelles formes de travail informel, par exemple au moyen d'un système d'agrément.
74. Le représentant du gouvernement du Brésil insiste sur le fait que les gouvernements ne sauraient à eux seuls mettre en œuvre les bonnes pratiques et les solutions proposées. Une collaboration étroite avec les partenaires sociaux s'impose. Le gouvernement du Brésil reconnaît que, pour lutter contre l'informalité généralisée, les autorités doivent réglementer les systèmes de transport, en particulier par le biais de systèmes d'exploitation, de la délivrance de permis et d'autorisations aux opérateurs, de certificats d'immatriculation des véhicules et de contrôles périodiques. Une législation complète sur la sécurité sociale, associant des mécanismes contributifs et non contributifs, devrait être adoptée pour couvrir tous les travailleurs du transport urbain de voyageurs, y compris les travailleurs non salariés et les petits exploitants. Il est essentiel d'identifier les travailleurs informels vulnérables et de les intégrer dans les régimes de sécurité sociale, en particulier dans une perspective de l'accès aux soins de santé et à une sécurité de revenu en cas de maladie, de maternité, de chômage, d'invalidité, de vieillesse et de décès.
75. Des ressources financières suffisantes devraient être allouées à la mise en œuvre effective de la législation applicable au secteur du transport urbain de voyageurs, conformément à la recommandation (n° 82) sur l'inspection du travail (mines et transports), 1947. Lorsqu'ils sous-traitent les services de transport urbain de voyageurs à des opérateurs privés, les gouvernements devraient concevoir des contrats financièrement et juridiquement solides, qui définissent tous les devoirs et responsabilités de la partie tierce eu égard aux droits de la main-d'œuvre et énoncent des dispositions sur le recouvrement des coûts, la qualité de l'air, les normes du travail ainsi que la sécurité et la santé au travail. Des lois et des politiques devraient être mises en œuvre pour normaliser la formation et les procédures d'agrément, et pour établir les devoirs et responsabilités tant des autorités chargées des transports que des entités du secteur privé prestataires de formation. Il convient d'assurer la réparation périodique des véhicules et de mettre en place des programmes d'entretien, y compris pour les travailleurs indépendants et à leur compte. S'agissant de la sécurité et de la santé au travail, il convient de lutter contre la violence urbaine afin de protéger les travailleurs du transport urbain de voyageurs. Des installations décentes sur le lieu de travail, y compris des installations sanitaires, doivent être intégrées dans les infrastructures de transport urbain de voyageurs.
76. La vice-présidente travailleuse approuve bon nombre des recommandations formulées par le groupe gouvernemental. Les participants à la réunion devraient s'appuyer sur les normes internationales du travail existantes et fournir des orientations sur la façon de les appliquer au secteur du transport urbain de voyageurs. La récente discussion sur la protection sociale tenue à la Conférence internationale du Travail, envisagée dans le contexte des services de

transport urbain de voyageurs, devrait être prise en considération dans les conclusions. Le premier projet de résolution proposé par le groupe des travailleurs met l'accent sur la formalisation inclusive et prie l'OIT d'élaborer des directives en la matière, qui reprendraient des points de la recommandation n° 204 et des Principes directeurs de l'OIT pour une transition juste vers des économies et des sociétés écologiquement durables pour tous. Le second projet de résolution met en évidence le rôle fondamental que peut jouer le secteur du transport urbain de voyageurs dans une reprise durable et la réponse à la crise du changement climatique, et souligne l'importance d'une collaboration entre toutes les parties prenantes. Ces deux projets de résolution devraient être considérés d'un œil favorable par les participants à la réunion. Bon nombre des actions recommandées dans les débats relèvent de responsabilités conjointes qui doivent être assumées, en particulier à la lumière de la pandémie de COVID-19 et de la crise environnementale, et elles devraient donc être mises en lumière dans les conclusions.

77. Le vice-président employeur dit préférer les approches de la propriété partagée et des partenariats, axées sur la recherche de solutions plutôt que sur une extension des responsabilités. En ce qui concerne la sécurité sociale, la Résolution concernant la deuxième discussion récurrente sur la protection sociale (sécurité sociale), adoptée en 2021, peut être une source d'inspiration et offrir un terrain d'entente. L'expression «formes atypiques d'emploi» est une terminologie dépassée; elle est désormais remplacée par «diverses formes d'emploi», bien qu'aucune de ces expressions ne soit utilisée dans l'appel mondial à l'action de l'OIT.
78. La représentante du gouvernement de l'Iraq souligne qu'il est important d'adopter des politiques spécifiques pour mettre en place des services de transport urbain de voyageurs de qualité et à un coût abordable, limiter les décès par accident dans le système des transports, renforcer la présence des femmes dans le secteur et favoriser l'accessibilité des services de transport pour les personnes au revenu limité ou en situation de handicap. Les gouvernements et les entités du secteur privé devraient échanger leurs expériences et leurs meilleures pratiques, notamment en matière de recherche et développement.

III. Examen et adoption du projet de conclusions

79. À la troisième 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 le projet de conclusions reflétant la diversité d'opinions, de propositions et de suggestions exprimées au cours de la discussion.
80. Le groupe de travail, présidé par la présidente, M^{me} S. M. Janahi (membre employeuse, Bahreïn), était composé des membres suivants:

Groupe gouvernemental

Brésil	M. B. Velasco
Chili	M. E. Pérez Mendoza
Italie	M ^{me} C. Messina
Mexique	M ^{me} S. G. Luna Camacho

Conseillé par:

Philippines	M ^{me} C. Daytec
Ukraine	M. A. Nikitov

Groupe des employeurs

M. K. de Meester (Belgique)
 M^{me} M. Hernández Castañeda (Costa Rica)
 M. I. Macdonald (Irlande)
 M. J. Kenny (UITP)

Conseillé par:

M. M. Espinosa (OIE)

Groupe des travailleurs

M^{me} M. Ball (Allemagne)
 M^{me} W. Liem (République de Corée)
 M. J. M. Mwanika (Ouganda)
 M. M. Cortes (Royaume-Uni)

Conseillé par:

M^{me} M. Llanos (CSI)
 M. R. Subasinghe (ITF)
 M^{me} D. Cibrario (ISP)

81. Le groupe de travail sur les conclusions a tenu une séance et soumis son projet de conclusions aux participants à la quatrième séance plénière de la réunion.
82. À la quatrième séance plénière de la réunion, les participants ont circonscrit le débat au projet de conclusions présenté dans le document TMDWTS/2021/6.

Défis et possibilités en matière de travail décent et durable, et principaux vecteurs du changement

Projet de paragraphe 1

83. La vice-présidente travailleuse propose d'ajouter les mots «de qualité» après «transport urbain de voyageurs» dans la deuxième phrase.
84. Il en est ainsi décidé.
85. Concernant la troisième phrase, le vice-président employeur propose une solution de compromis, dont il espère qu'elle répondra aux préoccupations des trois groupes, qui se lit comme suit: «En offrant des services de mobilité à tous, le transport urbain de voyageurs est un service de base encadré par les pouvoirs publics, qui facilite la liberté de circulation et permet l'accès à d'autres droits ainsi qu'à d'autres services publics essentiels, et il constitue un puissant moteur d'équité, de développement, de durabilité, de productivité et de possibilités d'emploi.»
86. La vice-présidente travailleuse, tout en affirmant que son groupe peut approuver dans l'ensemble le libellé proposé, souhaite remplacer «liberté de circulation» par «mobilité», et insérer les mots «de croissance,» entre «de durabilité,» et «de productivité».
87. La vice-présidente gouvernementale accepte la formulation telle que présentée par le groupe des employeurs et amendée par le groupe des travailleurs, précisant que son groupe est particulièrement attaché à la notion de réglementation publique.
88. Il en est ainsi décidé.
89. Le vice-président employeur déclare que son groupe peut accepter les amendements proposés par le groupe des travailleurs à la cinquième phrase, qui se lirait comme suit: «Des investissements suffisants et durables dans le transport urbain de voyageurs et une coordination entre les différents systèmes de transport urbain de voyageurs ainsi qu'à tous les échelons du gouvernement sont nécessaires pour parvenir au travail décent et durable ainsi qu'à la durabilité environnementale.»
90. Il en est ainsi décidé.
91. Le vice-président employeur dit ne pas pouvoir accepter l'ajout d'une nouvelle phrase à la fin du paragraphe, telle que proposée par le groupe des travailleurs, énonçant que c'est aux autorités locales qu'il incombe de fournir les services de transport urbain de voyageurs.
92. La vice-présidente travailleuse retire la proposition d'amendement.
93. Le paragraphe 1 est approuvé tel qu'amendé.

Projet de paragraphe 2

94. La vice-présidente travailleuse dit que son groupe est en mesure d'accepter la proposition du groupe des employeurs visant à insérer, dans la première phrase, «et durable» après «travail décent».
95. Il en est ainsi décidé.
96. Le vice-président employeur indique que son groupe peut approuver l'extension de la liste, telle que proposée par le groupe des travailleurs, pour y inclure des éléments auxquels les travailleurs informels n'ont souvent pas accès. Il précise toutefois que l'expression «sécurité et santé au travail» apparaît deux fois dans la phrase, après avoir été proposée une première fois par le groupe des travailleurs et une seconde fois par le groupe gouvernemental.

97. La vice-présidente gouvernementale dit que son groupe approuve lui aussi l'énumération proposée, et retire la proposition de son groupe visant à insérer «de sécurité et de santé au travail,» entre «niveaux de revenu,» et «de productivité».
98. Il en est ainsi décidé.
99. Le paragraphe 2 est approuvé tel qu'amendé.

Projet de paragraphe 3

100. La vice-présidente travailleuse, appuyée par la vice-présidente gouvernementale, propose de remplacer, dans la première phrase, «favorise» par «peut favoriser».
101. Le vice-président employeur déclare que son groupe est fermement convaincu que le texte devrait toujours rester factuel. L'ajout de «peut» affaiblit le caractère factuel de l'énoncé sur la contribution de l'innovation technologique, c'est pourquoi il préfère «favorise» à «peut favoriser». Par ailleurs, il retire un amendement visant à supprimer, au début de la deuxième phrase, «Mais elle suscite aussi des préoccupations portant sur», lui préférant la formulation suivante: «Il conviendrait de prendre en considération».
102. Il en est ainsi décidé.
103. Le vice-président employeur dit que son groupe souhaite supprimer la troisième phrase proposée: «Les progrès récents accomplis dans certains pays ont affaibli le dialogue social et les droits des travailleurs dans le secteur.»
104. La vice-présidente travailleuse retire une proposition visant à insérer, après le paragraphe 3, deux nouveaux paragraphes portant sur les préoccupations et les droits relatifs à la transparence des données et des algorithmes, et suggère plutôt l'ajout d'un texte de compromis, qui se lit comme suit: «Le dialogue social associé à la transparence des algorithmes peut jouer un rôle décisif lors de l'introduction de technologies nouvelles en anticipant et en gérant les effets du changement et en renforçant la résilience et l'adaptation. Le dialogue social peut permettre de faire face aux problèmes que posent les nouvelles technologies en matière de travail décent, s'agissant notamment du droit d'organisation et de négociation collective, de la vie privée des travailleurs, de l'emploi et des moyens de subsistance. L'acquisition de compétences, d'aptitudes et de qualifications peut aider les travailleurs à gérer ces transformations technologiques.»
105. Le vice-président employeur, tout en reconnaissant l'esprit constructif dans lequel le groupe des travailleurs a formulé cette proposition, estime que les préoccupations au sujet des algorithmes de données et de la transparence, déjà énoncées dans le projet de paragraphe 3, n'ont pas lieu d'être répétées. Il suggère de supprimer la fin du nouveau paragraphe proposé, après les mots «que posent les nouvelles technologies». En outre, il est fermement convaincu qu'il n'est pas approprié de mentionner expressément la «négociation collective», étant donné que le dialogue social peut prendre diverses formes, qui varient selon les conditions et la pratique nationales.
106. La vice-présidente travailleuse signale que le rôle de la négociation collective est particulièrement important lorsqu'il s'agit de l'introduction de nouvelles technologies, c'est pourquoi il est important d'y faire spécifiquement référence. Le libellé est aligné sur celui utilisé dans d'autres réunions techniques de l'OIT. Le groupe des travailleurs peut accepter de retirer le paragraphe proposé, à condition qu'une phrase soit ajoutée à la fin du paragraphe 3, qui se lirait comme suit: «Le dialogue social, y compris la négociation collective, peut aider à répondre à ces préoccupations.»
107. Après avoir de nouveau fait part de ses préoccupations, le vice-président employeur accepte, à regret, la formulation proposée.

108. Le paragraphe 3 est approuvé tel qu'amendé.

Projet de paragraphes 3 bis et 4

- 109.** La vice-présidente travailleuse propose l'ajout d'un nouveau paragraphe 3 *bis*, qui se lit comme suit: «Le secteur public joue un rôle essentiel dans la fourniture et la réglementation des services de transport urbain de voyageurs.» Avec l'ajout de ce libellé, le groupe des travailleurs peut accepter la suppression, au paragraphe 4, de la phrase «Dans certains cas, on a constaté une amélioration de la qualité et de l'efficacité des services; dans d'autres, une baisse de la qualité des services, voire une hausse des coûts.», tel que proposé par le groupe des employeurs.
- 110.** Le vice-président employeur, appuyé par la vice-présidente gouvernementale, souscrit à cette proposition, mais souhaite supprimer «la fourniture et», dès lors que le secteur privé peut aussi être prestataire de services de transport urbain de voyageurs.
- 111.** Il en est ainsi décidé.
- 112.** Lors d'un débat ultérieur, les participants à la réunion jugent d'un commun accord préférable que la nouvelle phrase proposée soit ajoutée au début du paragraphe 4, plutôt que d'en faire un paragraphe distinct.
- 113.** La vice-présidente travailleuse retire la proposition de son groupe visant à supprimer «par des opérateurs publics et privés» dans la première phrase du projet de paragraphe 4. Elle propose d'aligner les deuxième, troisième et quatrième phrases sur le paragraphe 3 du rapport préparé pour la réunion, comme suit: «D'après les données que l'on possède, il n'y a apparemment pas de nécessaire rapport entre l'efficacité et la qualité des services publics, d'une part, et la décentralisation ou la privatisation, de l'autre. Dans certains cas, il y a eu amélioration de l'efficacité et de la qualité des services. Les réformes qui ont été menées à bien avec succès l'ont été sur la base d'un large dialogue social, dans la transparence, avec un système de contrôle approprié, des contrats rendus publics et des mesures pour assurer une protection aux salariés. Au cours des dernières années, un certain nombre de services de transport public qui avaient été privatisés ont été rétrocédés au secteur public (remunicipalisation) dans divers pays.» L'ajout proposé par le groupe gouvernemental «, et [elles ont] exercé une pression à la baisse sur les conditions de travail et les salaires» pourrait venir s'insérer après «protection aux salariés».
- 114.** Le vice-président employeur souligne un certain déséquilibre dans l'amendement proposé. Quant à celui présenté par le groupe gouvernemental, qui vise à insérer «et exercé une pression à la baisse sur les conditions de travail et les salaires», son groupe y est catégoriquement opposé; il n'existe en effet pas de rapport de cause à effet entre la qualité des services et le type d'opérateur. Le fait que les résultats d'un opérateur soient positifs ou négatifs est une question de bonne ou de mauvaise gestion, mais n'est pas lié au mode de propriété. Les conclusions devraient pour l'essentiel demeurer factuelles, et les propositions concernant les éventuelles mesures à prendre devraient se cantonner à la section du document consacrée aux recommandations.
- 115.** La vice-présidente gouvernementale convient que le texte devrait être succinct, équilibré et factuel.
- 116.** La vice-présidente travailleuse propose de retirer les guillemets du texte extrait du rapport préparé pour la réunion. Le paragraphe se lirait donc comme suit: «Les services de transport urbain de voyageurs sont assurés par des opérateurs publics et privés, avec des degrés divers de sous-traitance, ou selon diverses formes d'adjudication de contrat pouvant s'appliquer à différentes activités. Cela peut exercer une pression à la baisse sur les

conditions de travail et les salaires. Au cours des dernières années, un certain nombre de services de transport public qui avaient été privatisés ont été rétrocédés au secteur public (remunicipalisation) dans divers pays.»

117. La vice-présidente gouvernementale juge superflu l'ajout de «Au cours des dernières années [...] dans divers pays.» Elle craint que l'on perde de vue l'intention initiale du paragraphe. Son groupe a proposé d'inclure, et souhaite toujours voir inclus, le libellé suivant: «Pour réaliser le travail décent et faire face à la diversité des contextes ainsi qu'à une fluctuation de la demande, il convient d'apporter des réponses stratégiques – par exemple l'élaboration de contrats équilibrés sur le plan financier, exhaustifs et reposant sur une base légale pour réglementer les conditions de l'activité.»
118. Il en est ainsi décidé.
119. Le vice-président employeur rappelle que son groupe n'est toujours pas prêt à accepter la formulation proposée, au motif que la pression à la baisse exercée sur les salaires n'est pas la conséquence directe de la sous-traitance ou de l'externalisation. Faute de trouver un consensus sur ce point, le paragraphe 4 devra être supprimé.
120. La vice-présidente travailleuse explique que la sous-traitance a incontestablement exercé une pression à la baisse sur les conditions de travail et les salaires dans la plupart des pays. Toutefois, dans un esprit de compromis, elle propose de renoncer au libellé «exercé une pression à la baisse sur les conditions de travail et les salaires» et d'ajouter «–, qui promeuvent des règles du jeu équitables» à la fin de l'avant-dernière phrase.
121. Il en est ainsi décidé.
122. Le vice-président employeur estime que la dernière phrase du paragraphe devrait se lire comme suit: «Le travail décent est un élément central de ces réponses stratégiques.»
123. Il en est ainsi décidé.
124. Le paragraphe 4 est approuvé tel qu'amendé.

Projet de paragraphe 5

125. La vice-présidente travailleuse dit que son groupe refuse de remplacer «ayant moins de sécurité de l'emploi» par «ayant moins de possibilités d'emploi», comme le propose le groupe des employeurs, mais qu'il peut néanmoins accepter la formulation «ayant moins de sécurité de l'emploi et de possibilités d'emploi».
126. Le vice-président employeur explique que le taux de maintien dans l'emploi des femmes dans le secteur du transport urbain de voyageurs tend à être inférieur à celui des hommes, mais que cela n'est pas nécessairement lié au sexe. Il propose le libellé suivant: «bénéficient d'une sécurité du revenu moindre, ont des possibilités d'emploi plus limitées».
127. La vice-présidente travailleuse se dit fort déçue par la position du groupe des employeurs, mais accepte néanmoins sa proposition pour ne pas ralentir l'avancement des travaux de la réunion.
128. Le paragraphe 5 est approuvé tel qu'amendé.

Projet de paragraphes 6 et 6 bis

129. Un nouveau paragraphe est proposé, qui viendrait s'insérer à la suite du paragraphe 6, pour mentionner les possibilités offertes et établir ainsi un équilibre avec les problèmes énumérés au paragraphe 6.

- 130.** La vice-présidente travailleuse retire un amendement visant à supprimer «, de gains de productivité». Son groupe ne saurait toutefois accepter l'association entre des «formes de travail diversifiées, par exemple les modalités de travail flexibles» et le travail décent.
- 131.** Le vice-président employeur dit que son groupe peut accepter la suppression du membre de phrase «, de gains de productivité» et propose de remplacer «les modalités de travail flexibles, des environnements plus sains et plus sûrs et de meilleures conditions de travail» par «de meilleures possibilités de travail, un meilleur équilibre entre vie professionnelle et vie de famille et de meilleures conditions de travail».
- 132.** La vice-présidente travailleuse explique que son groupe s'oppose au fait de mentionner des «formes de travail diversifiées». En revanche, elle approuve bien évidemment l'idée de mentionner les possibilités de travail, l'équilibre entre vie professionnelle et vie de famille et les conditions de travail.
- 133.** La vice-présidente gouvernementale signale que les gouvernements sont particulièrement attachés à la notion de «gains de productivité». Son groupe peut accepter la formulation «de formes de travail diversifiées», ainsi que le nouvel ajout proposé par le groupe des employeurs.
- 134.** Le vice-président employeur dit que son groupe est en mesure d'accepter le libellé «, de gains de productivité». La Déclaration du centenaire de l'OIT pour l'avenir du travail mentionne «diverses formes de modalités de travail». Dans un souci d'équilibre du texte, il convient de supprimer les déficits de travail décent énumérés au paragraphe 6, dès lors que les possibilités de travail décent ne figurent pas dans le nouveau paragraphe.
- 135.** La vice-présidente travailleuse explique que, pour autant que la référence aux risques liés à la sécurité et à la santé au travail soit maintenue au paragraphe 6, son groupe peut accepter la suppression de la phrase commençant par «D'autres déficits de travail décent» et, par voie de conséquence, la suppression de la phrase «D'autres possibilités de travail décent [...] de meilleures conditions de travail» dans le paragraphe 6 *bis*.
- 136.** La vice-présidente gouvernementale, tout en ne souhaitant pas faire obstacle au consensus, se dit déçue de voir supprimer, dans le paragraphe 6, la liste énumérant d'autres possibilités de travail décent.
- 137.** Les paragraphes 6 et 6 *bis* sont approuvés tels qu'amendés.

Projet de paragraphe 7

- 138.** Le paragraphe 7 est approuvé.

Faciliter la formalisation du secteur et une transition juste vers le travail décent et durable

Projet de paragraphe 8

- 139.** Le paragraphe 8 est approuvé

Projet de paragraphe 9

- 140.** La vice-présidente travailleuse dit que, si son groupe a, dans certains cas, accepté qu'il soit fait référence à la productivité, ce ne saurait être le cas ici et que, par conséquent, il souhaite supprimer le membre de phrase «se traduiront par un accroissement de la productivité et». En effet, pour pouvoir affirmer que l'accroissement de la productivité est indéniable, il convient d'en envisager toutes les causes possibles.

- 141. La vice-présidente gouvernementale explique que son groupe ne saurait accepter la suppression de la référence à l'«accroissement de la productivité».
- 142. Le vice-président employeur approuve ce point de vue. Le paragraphe parle de l'économie formelle et de cadres juridiques et institutionnels solides, c'est pourquoi la référence à un accroissement de la productivité devrait être maintenue. L'orateur propose de remplacer «se traduira par un» par «peuvent jouer en faveur d'un».
- 143. Il en est ainsi décidé.
- 144. Le paragraphe 9 est approuvé tel qu'amendé.

Projet de paragraphes 10 et 10 bis

- 145. La vice-présidente travailleuse appuie la proposition du groupe gouvernemental visant à ajouter, dans la première phrase du projet de paragraphe 10, «l'égalité des règles du jeu» après «la concurrence loyale,».
- 146. Le vice-président employeur ne peut approuver la proposition du groupe des travailleurs visant à remplacer «la concurrence sur les marchés» par «la concurrence loyale». Il propose de conserver le texte proposé par le Bureau, en remplaçant toutefois, dans la version anglaise «reconcile» par «can bring together» (sans incidence en français) et d'ajouter, à la fin de la phrase, «, en vue d'instaurer des règles du jeu équitables».
- 147. La vice-présidente gouvernementale appuie cette proposition.
- 148. La vice-présidente travailleuse propose de remplacer «concilier» par «s'attaquer au problème de». Son groupe tient fermement à inclure le libellé «la concurrence loyale». L'oratrice peut accepter l'ajout de «, en vue d'instaurer des règles du jeu équitables» à la fin de la phrase.
- 149. Le vice-président employeur explique que le dialogue social ne peut s'attaquer au problème de la concurrence loyale, et juge donc la formulation proposée par le groupe des travailleurs inappropriée.
- 150. La vice-présidente travailleuse propose donc de supprimer «loyale» et «sur les marchés» et de maintenir «concurrence» sans qualificatif.
- 151. Le vice-président employeur et la vice-présidente gouvernementale disent l'un et l'autre préférer «concilier» à «peut s'attaquer au problème de».
- 152. Il en est ainsi décidé.
- 153. La vice-présidente travailleuse dit que son groupe peut accepter la proposition du groupe des employeurs visant à déplacer le texte du projet de paragraphe 12, qui deviendrait ainsi la nouvelle troisième phrase du paragraphe 10, pour autant qu'un nouvel alinéa a) sur le dialogue social soit ajouté au paragraphe 13.
- 154. Suite à un débat sur le paragraphe 13, la vice-présidente gouvernementale confirme que son groupe est en mesure d'accepter l'insertion du libellé provenant du paragraphe 12, en y ajoutant «, et tous les travailleurs du secteur devraient y avoir accès» à la fin de la phrase.
- 155. La vice-présidente travailleuse propose un sous-amendement tendant à insérer «pour tous les travailleurs du secteur» après «négociation collective».
- 156. Il en est ainsi décidé.
- 157. Sur proposition du groupe des employeurs, il est convenu de déplacer la dernière phrase, qui porte sur les investissements durables et les pratiques d'achats et de passation de

marchés responsables, pour en faire un nouveau paragraphe qui viendrait s'insérer après le paragraphe 10.

- 158.** La vice-présidente travailleuse retire un amendement visant à insérer «tout au long de la chaîne d'adjudication des marchés dans le secteur» après «passation de marchés responsables» et suggère plutôt d'insérer le membre de phrase «qui s'appliqueraient à tous les prestataires et sous-traitants, afin de faire de la qualité des services l'élément décisif de la concurrence lors de la soumission à un marché public, et de garantir ainsi que les contrats publics n'exercent pas de pression à la baisse sur les salaires et les conditions de travail». Elle souhaite supprimer «publics et privés» après «transports urbains de voyageurs».
- 159.** Le vice-président employeur explique que son groupe est en mesure d'accepter «qui s'appliqueraient à tous les prestataires et sous-traitants», mais pas le reste du libellé proposé, au motif qu'il y a plusieurs éléments décisifs qui entrent en ligne de compte dans un processus d'appel d'offres. Il suggère de réintroduire les mots «publics et privés», mais en les insérant après «tous les prestataires et sous-traitants».
- 160.** La vice-présidente gouvernementale appuie cette proposition.
- 161.** La vice-présidente travailleuse propose d'ajouter «priviliégiant la qualité des services» après «passation de marchés responsables» afin de conserver la référence à la qualité des services, sans préciser qu'il s'agit d'un «facteur décisif» dans tout processus d'appel d'offres.
- 162.** Il en est ainsi décidé.
- 163.** Les paragraphes 10 et 10 *bis* sont approuvés tels qu'amendés.

Projet de paragraphe 11

- 164.** Le vice-président employeur accepte l'ajout de «-, et pour mettre à leur disposition une aide psychosociale et des infrastructures de mise en quarantaine» tel que proposé par le groupe gouvernemental et appuyé par le groupe des travailleurs.
- 165.** Le paragraphe 11 est approuvé tel qu'amendé.

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

Projet de paragraphe 12

- 166.** Au vu de la discussion sur les paragraphes 10 et 13, le paragraphe 12 est supprimé.

Projet de paragraphe 13

- 167.** À la lumière d'une explication fournie par la secrétaire générale de la réunion au sujet de la préférence du Bureau pour «avec», considéré comme symboliquement plus fort que «en consultation avec», les participants approuvent le texte introductif du projet de paragraphe 13.
- 168.** Suite à une discussion informelle, la vice-présidente travailleuse présente un nouvel alinéa, qui viendrait s'insérer avant l'alinéa *a*) et se lirait comme suit: «s'engager dans un dialogue social pour promouvoir le travail décent et durable pour tous dans le secteur du transport urbain de voyageurs;».
- 169.** La secrétaire générale de la réunion signale que le Bureau recommande la formulation «dialogue social efficace».
- 170.** Il en est ainsi décidé.

- 171.** La vice-présidente travailleuse présente, à la lumière d’une discussion informelle, un nouvel alinéa supplémentaire, qui viendrait s’insérer avant l’alinéa *a)* initial et se lirait comme suit: «promouvoir le transport urbain de voyageurs en tant que service de base et en tant que moyen de promouvoir le droit à la libre circulation et favoriser le travail décent et durable dans le secteur;».
- 172.** Le vice-président employeur souhaite supprimer le membre de phrase «et en tant que moyen de promouvoir le droit à la libre circulation».
- 173.** Il en est ainsi décidé.
- 174.** S’agissant de l’alinéa *a)* proposé dans le projet de conclusions initial, le vice-président employeur explique que son groupe préférerait reprendre le libellé exact du paragraphe 13, sous-alinéa *v*, de l’Appel mondial à l’action en vue d’une reprise centrée sur l’humain qui soit inclusive, durable et résiliente pour sortir de la crise du COVID-19, adopté par la Conférence internationale du Travail à sa 109^e session (2021).
- 175.** Il en est ainsi décidé.
- 176.** L’alinéa *a)* est approuvé tel qu’amendé.
- 177.** Les participants approuvent une proposition d’alinéa *b)* révisée, sur laquelle ils se sont préalablement entendus lors d’une consultation informelle.
- 178.** Les alinéas *c)* et *c) bis* sont approuvés.
- 179.** Concernant l’alinéa *d)*, la vice-présidente travailleuse présente un texte de compromis, examiné lors d’une consultation informelle, qui se lit comme suit: «participer à l’élaboration et à la mise en œuvre de politiques globales et coordonnées concernant le présent et l’avenir du travail dans les services de transport urbain de voyageurs, et promouvoir un environnement durable et propice, notamment en répondant aux besoins de financement des systèmes de transport urbain de voyageurs, pour créer, maintenir et développer des emplois décents et durables;».
- 180.** Le vice-président employeur souhaite remplacer «décents et durables» par «décents, durables et productifs».
- 181.** Il en est ainsi décidé.
- 182.** Le vice-président employeur explique que son groupe souhaite ajouter «publics et privés» après «systèmes de transport urbain de voyageurs».
- 183.** La vice-présidente travailleuse signale que son groupe ne peut accepter l’amendement proposé. Elle dit ne pas pouvoir accepter non plus la proposition ultérieure du groupe des employeurs, qui vise à remplacer «systèmes» par «opérateurs», au motif que l’intention est d’adopter une approche intégrée du transport urbain de voyageurs qui soit coordonnée entre toutes les parties prenantes.
- 184.** La vice-présidente gouvernementale propose de remplacer «des systèmes de transport urbain de voyageurs» par «du secteur» afin d’éviter toute référence à «publics et privés» et de garantir l’inclusion de toutes les parties prenantes.
- 185.** Il en est ainsi décidé.
- 186.** L’alinéa *d)* est approuvé tel qu’amendé.
- 187.** En ce qui concerne l’alinéa *e)*, le vice-président employeur indique que son groupe propose de supprimer le membre de phrase «, tels que les écarts de rémunération entre les sexes,» proposé par le groupe gouvernemental et d’ajouter «promouvoir l’égalité de rémunération

des femmes et des hommes pour un travail de valeur égale» après «la ségrégation professionnelle et en».

- 188. La secrétaire générale de la réunion signale que la terminologie usuelle de l'OIT serait «garantir un salaire égal pour un travail de valeur égale».
- 189. Il en est ainsi décidé.
- 190. L'alinéa e) est approuvé tel qu'amendé.
- 191. Les alinéas f) et g) sont approuvés.

Projet de paragraphe 14

- 192. La vice-présidente travailleuse se dit prête à approuver l'amendement proposé par le groupe des employeurs, qui vise à insérer, dans la première phrase, «de leurs obligations au titre» avant «d'autres normes internationales du travail».
- 193. Il en est ainsi décidé.
- 194. Pour ce qui est de la deuxième phrase, le vice-président employeur présente une proposition, sur laquelle les participants se sont préalablement entendus de manière informelle, qui se lit comme suit: «Ils devraient renforcer les systèmes d'inspection du travail en veillant à les doter de ressources suffisantes, y compris des ressources financières adéquates, des inspecteurs dûment qualifiés, des équipements et une formation appropriés et des procédures de recrutement solides.»
- 195. Il en est ainsi décidé.
- 196. La vice-présidente travailleuse propose de remplacer la troisième phrase par la nouvelle phrase suivante: «Les entreprises publiques et privées du secteur devraient respecter les droits de l'homme conformément aux trois piliers des 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.»
- 197. Il en est ainsi décidé.
- 198. Le paragraphe 14 est approuvé tel qu'amendé.

Projet de paragraphe 15

- 199. Les participants à la réunion approuvent le texte introductif du projet de paragraphe 15.
- 200. S'agissant de l'alinéa a), le vice-président employeur propose le libellé suivant: «promouvoir la ratification et l'application effective des normes internationales du travail se rapportant au transport urbain de voyageurs, et renforcer les capacités des mandants à soutenir les efforts visant à promouvoir les principes et droits fondamentaux au travail en faveur de toutes les personnes exerçant une activité dans le secteur;».
- 201. Consécutivement à une discussion au cours de laquelle le groupe des travailleurs a vivement défendu le respect du principe de non-régression, et suite aux orientations de la secrétaire générale de la réunion et aux propos du Conseiller juridique – assurant que les mandants doivent impérativement agir en fonction de leurs responsabilités respectives –, l'alinéa proposé a été modifié pour l'aligner sur la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998, et la Déclaration de l'OIT sur la justice sociale pour une mondialisation équitable, 2008, pour se lire comme suit: «[...] renforcer les capacités des mandants à respecter, promouvoir et réaliser les principes et droits fondamentaux au travail [...]».

- 202.** L'alinéa *a)* est approuvé tel qu'amendé.
- 203.** L'alinéa *b)* est approuvé.
- 204.** Suite au nouvel alinéa proposé par le groupe des travailleurs, qui viendrait s'ajouter après l'alinéa *b)*, le vice-président employeur suggère un libellé révisé, qui se lirait comme suit: «en consultation avec les partenaires sociaux, fournir un appui aux gouvernements afin qu'ils définissent un cadre concernant les données et la protection des données qui garantisse la transparence et la conformité aux législations existantes, et protège la vie privée et la dignité des travailleurs;».
- 205.** La vice-présidente travailleuse propose d'ajouter «et les algorithmes» après «protection des données» et de remplacer «législations existantes» par «principes et droits fondamentaux au travail et au droit international relatif aux droits de l'homme».
- 206.** Le vice-président employeur approuve l'ajout de «et les algorithmes», mais explique que son groupe tient à conserver la référence à la législation existante. Il propose donc le libellé suivant: «et la conformité aux législations nationales et internationales existantes, dans le respect des principes et droits fondamentaux au travail,».
- 207.** La vice-présidente gouvernementale dit que son groupe est en mesure d'accepter l'alinéa tel qu'amendé à la fois par le groupe des employeurs et par le groupe des travailleurs.
- 208.** L'alinéa *b) bis* est approuvé tel qu'amendé.
- 209.** Un autre nouvel alinéa proposé par le groupe des travailleurs est modifié par le groupe des employeurs, pour se lire comme suit: «appuyer le secteur en tant qu'important employeur;».
- 210.** Il en est ainsi décidé.
- 211.** L'alinéa *b) ter* est approuvé.
- 212.** La vice-présidente travailleuse explique que l'alinéa *c)* a fait l'objet d'un débat informel, à l'issue duquel le libellé suivant a été adopté: «renforcer la capacité des mandants et, lorsqu'elles existent, des organisations représentatives des travailleurs et des employeurs dans l'économie informelle, à élaborer des stratégies et à s'engager dans un dialogue social efficace pour faciliter la formalisation du secteur et favoriser une transition juste vers un avenir du travail qui contribue au développement durable;».
- 213.** Le vice-président employeur rappelle que, lors de la réunion informelle, il a été convenu d'insérer «y compris des autorités compétentes» après «des mandants», et «pour promouvoir la création d'emplois décents et durables dans l'économie formelle,» après «dialogue social efficace».
- 214.** L'alinéa *c)* est approuvé tel qu'amendé.
- 215.** S'agissant de l'alinéa *d)*, la vice-présidente travailleuse explique qu'il a été difficile de parvenir à un consensus. Des consultations informelles ont permis de trouver un compromis, qui se lit comme suit: «recueillir des bonnes pratiques et des données et mener des études concernant la formalisation du secteur, l'acquisition des compétences, la productivité et une transition juste vers le travail décent et durable dans le contexte du transport urbain de voyageurs, pour éclairer l'action tripartite future de l'OIT dans le secteur;».
- 216.** Le vice-président employeur ajoute que, sur la base de l'approbation de ce texte de compromis, il estime que l'alinéa *e)* proposé peut être supprimé et retire l'amendement de son groupe proposé à l'alinéa *f)*.
- 217.** Il en est ainsi décidé.

- 218.** La vice-présidente gouvernementale regrette qu'il ne soit plus fait expressément mention de l'élaboration de directives.
- 219.** L'alinéa *d)* est approuvé tel qu'amendé.
- 220.** L'alinéa *e)* est supprimé.
- 221.** En ce qui concerne l'alinéa *f)*, le vice-président employeur explique que son groupe est en mesure d'accepter les amendements proposés par le groupe des travailleurs, qui visent à remplacer, dans la version anglaise, «gender-based» par «gender responsive» (sans incidence en français) et à insérer «correspondants à l'évolution technologique et à une transition juste» après «prévoir les besoins futurs de main-d'œuvre».
- 222.** La vice-présidente travailleuse souhaite remplacer «correspondants à l'évolution technologique et à une transition juste» par «, notamment au service de l'évolution technologique et d'une transition juste».
- 223.** Il en est ainsi décidé.
- 224.** L'alinéa *f)* est approuvé tel qu'amendé.
- 225.** S'agissant de l'alinéa *g)*, la vice-présidente travailleuse dit que son groupe peut souscrire à la demande du groupe des employeurs d'ajouter «et durable» après «travail décent», mais qu'il ne saurait accepter la suppression de «, y compris en mesurant les répercussions du financement international, public et privé, sur l'emploi dans le secteur,». La question du financement a en effet été soulevée à plusieurs reprises au cours de la discussion générale, et une coopération entre l'OIT et les institutions internationales, par exemple la Banque mondiale, est envisageable. Le groupe des travailleurs estime donc que la question du financement doit être mentionnée. L'oratrice retire l'amendement proposé par son groupe visant à ajouter «, le travail décent et la lutte contre les discriminations».
- 226.** L'alinéa *g)* est approuvé tel qu'amendé.
- 227.** L'alinéa *h)* est approuvé.

Liste des instruments et outils

- 228.** Le porte-parole du groupe des employeurs, préoccupé de voir figurer en annexe des instruments dépassés, fait valoir les orientations fournies par la Déclaration du centenaire de l'OIT, qui encourage l'OIT à promouvoir un corpus «à jour» de normes internationales du travail. Le groupe des employeurs se dit également opposé à faire apparaître, dans un document à caractère universel, des documents du Bureau, tel que le manuel d'autoformation WASH@Work, des directives de l'OCDE et des directives de l'UE. La sous-section de l'annexe intitulée «Autres réglementations internationales» devrait être renommée «Autres documents internationaux».
- 229.** Le Conseiller juridique précise que, dès lors qu'un instrument recueille des ratifications, il demeure pertinent. Il cesse d'être pertinent uniquement lorsqu'il est déclaré officiellement obsolète par une abrogation déclarée par la Conférence internationale du Travail.
- 230.** Le conseiller juridique auprès du secrétariat du groupe des travailleurs désapprouve l'idée de retirer de l'annexe un des instruments internationaux répertoriés, quel qu'il soit, et met en garde contre l'utilisation du terme «dépassé»; en effet, si certains des instruments répertoriés en annexe sont considérés comme étant «à réviser», aucun d'entre eux n'a été classé dans la catégorie des normes «dépassées» par le mécanisme d'examen des normes. Les instruments relatifs à la sécurité et à la santé au travail ainsi qu'à l'inspection du travail présentant un intérêt pour le secteur du transport urbain de voyageurs devraient également figurer en annexe, et notamment la convention (n° 170) sur les produits

chimiques, 1990, la convention (n° 161) sur les services de santé au travail, 1985, et la recommandation (n° 194) sur la liste des maladies professionnelles, 2002.

231. Il en est ainsi décidé.

232. La vice-présidente gouvernementale déclare que son groupe approuve l'ensemble des documents répertoriés en annexe, et rappelle que celle-ci n'a pas pour objet de promouvoir des instruments, mais plutôt de fournir des orientations sur les documents pertinents susceptibles de servir de référence utile au secteur du transport urbain de voyageurs. D'autres instruments, qui ont été importants lors des débats, devraient être ajoutés, à savoir la convention (n° 187) sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006, la convention (n° 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, et la convention (n° 81) sur l'inspection du travail, 1947.

233. Il en est ainsi décidé.

234. La secrétaire générale de la réunion assure que l'annexe a pour unique objectif de servir de référence, et non de promouvoir certaines normes internationales du travail plutôt que d'autres. Le secrétariat procédera à une révision de l'annexe sur la base des amendements approuvés. Deux des instruments répertoriés ont été classés comme étant «à réviser», ils s'accompagneront donc de la mention «(instrument à réviser)». Le secrétariat veillera également à ce qu'un titre approprié soit ajouté à l'annexe.

235. Sur cette base, l'annexe est approuvée.

236. Les conclusions telles qu'amendées sont adoptées à l'unanimité, section après section.

Genève, 3 septembre 2021

(signé)

M^{me} Sonya Mohamed JANAHI

Présidente

IV. Conclusions sur l'avenir du travail décent et durable dans les services de transport urbain ²

La Réunion technique sur l'avenir du travail décent et durable dans les services de transport urbain,

S'étant tenue du 30 août au 3 septembre 2021,

Adopte les conclusions suivantes:

Défis et possibilités en matière de travail décent et durable, et principaux vecteurs du changement

1. Les activités et services de transport urbain de voyageurs font bouger les villes. Un secteur du transport urbain de voyageurs de qualité facilite la réalisation de bon nombre des objectifs de développement durable inscrits dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030. En offrant des services de mobilité à tous, le transport urbain de voyageurs est un service de base encadré par les pouvoirs publics, qui facilite la mobilité et permet l'accès à d'autres droits ainsi qu'à d'autres services publics essentiels. Il constitue un puissant moteur d'équité, de développement, de durabilité, de croissance, de productivité et de possibilités d'emploi. Le transport urbain de voyageurs devrait être accessible à tous. Il joue un rôle essentiel en favorisant le transfert modal en alternative à l'usage de la voiture particulière, et contribue à la décarbonisation ainsi qu'à la création directe et indirecte d'emplois verts décents. Des investissements suffisants et durables dans le transport urbain de voyageurs et une coordination entre les différents systèmes de transport urbain de voyageurs ainsi qu'à tous les échelons du gouvernement sont nécessaires pour parvenir au travail décent et durable ainsi qu'à la durabilité environnementale.
2. Les modes de transport informels posent d'importants problèmes en matière de travail décent et durable. Les travailleurs des services informels de transport urbain de voyageurs sont particulièrement vulnérables car, bien souvent, ils n'ont pas accès aux principes et droits fondamentaux au travail, à des conditions de travail décentes, à la sécurité et à la santé et à la protection sociale. Ils peuvent être confrontés à des moyens de subsistance précaires, à de faibles niveaux de revenu, de productivité et de compétences, ainsi qu'à un manque d'accès aux technologies et au capital.
3. L'innovation technologique favorise la qualité, l'accessibilité et la transparence des services ainsi que le travail décent et durable et la durabilité environnementale. Mais elle suscite aussi des préoccupations portant sur les algorithmes et la transparence des données, le droit d'organisation et de négociation collective, la vie privée des travailleurs ainsi que la formation et les compétences. La suppression d'emplois et des moyens de subsistance est un autre problème à prendre en considération. Un effort particulier devrait être fait pour mettre en place un système intégré qui favorise l'essor de l'innovation technologique et la mobilité en tant que service et, dans le même temps, garantisse les droits et la protection de tous les travailleurs. Le dialogue social, y compris la négociation collective, peut aider à répondre à ces préoccupations.
4. Le secteur public joue un rôle essentiel dans la réglementation des services de transport urbain de voyageurs, qui sont assurés par des opérateurs publics et privés, avec des degrés divers d'externalisation, certaines prestations pouvant être fournies au titre d'autres formes contractuelles et de sous-traitance. Pour réaliser le travail décent et faire face à la diversité

² Conformément aux procédures établies, les présentes conclusions seront soumises pour examen au Conseil d'administration du BIT à sa 344^e session (mars 2022).

des contextes ainsi qu'à une fluctuation de la demande, il convient d'apporter des réponses stratégiques – par exemple l'élaboration de contrats équilibrés sur le plan financier, exhaustifs et reposant sur une base légale pour réglementer les conditions de l'activité –, qui promeuvent des règles du jeu équitables. Le travail décent est un élément central de ces réponses stratégiques.

5. Le taux d'activité des femmes dans les services de transport urbain de voyageurs tant formels qu'informels demeure faible. La ségrégation professionnelle fondée sur le genre est une pratique courante dans le secteur, où, traditionnellement, les femmes bénéficient d'une sécurité du revenu moindre, ont des possibilités d'emploi plus limitées et occupent les emplois les moins rémunérés. Si le secteur fait des efforts pour favoriser la diversité au sein de la main-d'œuvre, il reste cependant des obstacles de taille qui s'opposent à l'entrée et au maintien en poste des femmes dans le secteur.
6. Les travailleurs du transport urbain de voyageurs peuvent se heurter à des déficits de travail décent, notamment en termes de risques liés à la sécurité et à la santé au travail: fatigue, stress, troubles musculo-squelettiques, maladies transmissibles et non transmissibles, y compris les maladies professionnelles et un risque élevé d'infection virale. Ils subissent aussi les effets néfastes du bruit, de la pollution de l'air, des embouteillages, de l'afflux d'usagers et du stress thermique. Le personnel roulant et non roulant des services de transport urbain de voyageurs peut être confronté à la violence et au harcèlement et n'a pas toujours accès à des services de bien-être sûrs et sans danger, en particulier des salles de bains et des installations sanitaires et de lavage. Attirer et retenir les travailleurs dans le secteur est devenu un motif de préoccupation pour tous les opérateurs du secteur. Le dialogue social, une gestion et des politiques publiques efficaces, ainsi que l'innovation technologique et des installations de bien-être décentes peuvent permettre de remédier à ces déficits de travail décent.
7. Dans le même temps, le secteur du transport urbain de voyageurs peut bénéficier de possibilités majeures de travail décent, qu'il s'agisse de la croissance de l'emploi, d'une amélioration de la qualité de l'emploi et des revenus, des gains de productivité ou de l'inclusion sociale. L'innovation technologique peut favoriser ces possibilités de travail décent.
8. Des mesures nécessaires ont été mises en place pour protéger les opérateurs, les travailleurs et les usagers des services de transport urbain de voyageurs contre le COVID-19. Or, la fréquentation ayant fortement baissé, de nombreux travailleurs ont été privés de leur emploi et de leurs moyens de subsistance. Les travailleurs informels et les unités économiques informelles du secteur ont bien souvent continué à travailler pour pouvoir maintenir leurs moyens de subsistance, et ce en dépit des faibles revenus perçus liés aux faibles taux de rémunération ou à la réduction des heures et des jours de travail rémunérés, ainsi que de l'absence de protection sociale. Les travailleurs de première ligne des services de transport urbain de voyageurs peuvent être exposés à un risque infectieux plus élevé. Bon nombre d'entre eux sont morts du COVID-19. Il est nécessaire de prendre des mesures financières durables pour assurer la continuité du service et des activités et pour mener le secteur vers une reprise durable et riche en emplois.

Faciliter la formalisation du secteur et une transition juste vers le travail décent et durable

9. La formalisation progressive du secteur du transport urbain de voyageurs devrait viser à réduire les déficits de travail décent tout en tenant compte des intérêts des travailleurs informels, en respectant les droits fondamentaux des travailleurs et en offrant des

possibilités de sécurité du revenu, de subsistance –et d’entrepreneuriat, ainsi qu’en prévenant l’informalisation du secteur. Les politiques et programmes devraient être mis en œuvre de manière intégrée pour garantir des niveaux de protection sociale complets, adéquats et durables et, dans le même temps, permettre l’accès à des systèmes de protection sociale universelle. La formalisation progressive du secteur du transport urbain de voyageurs exige un cadre de politiques intégrées, comme l’énonce la recommandation (n° 204) sur la transition de l’économie informelle vers l’économie formelle, 2015.

10. Les études d’impact sur l’emploi et l’économie sont utiles pour mesurer les répercussions sur l’emploi et le travail décent des projets menés dans le secteur du transport urbain de voyageurs. Des cadres juridiques et institutionnels solides associés à la mise en place d’un environnement propice au développement d’entreprises durables peuvent jouer en faveur d’un accroissement de la productivité et déboucher sur de meilleurs résultats pour l’environnement et sur des possibilités de travail décent. Les efforts en faveur de la décarbonisation devraient être guidés par les principes de la transition juste énoncés dans les Principes directeurs de l’OIT pour une transition juste vers des économies et des sociétés écologiquement durables pour tous. Un environnement favorable aux entreprises durables, la professionnalisation adéquate de la formation des travailleurs du secteur du transport urbain de voyageurs et les stratégies de développement des compétences et d’apprentissage tout au long de la vie destinées à tous les travailleurs du secteur peuvent aussi promouvoir de manière efficace la transition vers la formalité. Ces mesures devraient s’accompagner d’une application effective de la législation du travail, notamment en matière de sécurité et de santé au travail.
11. Le dialogue social peut être un puissant moteur de résilience économique et sociale et permettre de concilier la concurrence et l’innovation technologique avec l’équité d’accès, le travail décent et la sécurité des travailleurs comme des usagers, en vue d’instaurer des règles du jeu équitables. Les institutions et mécanismes reposant sur le dialogue social, la transparence et les cadres de gouvernance et d’inspection du travail devraient être suffisamment solides pour garantir le travail décent dans le secteur du transport urbain de voyageurs. Le dialogue social, basé sur le respect de la liberté d’association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective pour tous les travailleurs du secteur, a un rôle crucial à jouer dans la conception de politiques de promotion du travail décent et durable dans le secteur.
12. Des investissements durables et des pratiques d’achats et de passation de marchés responsables privilégiant la qualité des services, qui s’appliqueraient à tous les prestataires et sous-traitants publics et privés intervenant dans le secteur du transport urbain de voyageurs, peuvent contribuer à promouvoir le travail décent et durable.
13. Des stratégies, mesures et programmes de sécurité et de santé au travail devraient être mis en place pour tous les travailleurs du secteur du transport urbain de voyageurs dans le cadre d’une législation appropriée, de politiques et programmes nationaux et du dialogue social. Une action urgente et concertée s’impose pour garantir aux travailleurs du secteur, à l’échelle mondiale, un accès rapide, équitable et d’un coût abordable à des vaccins, ainsi qu’à des traitements et à des mesures de prévention de qualité qui soient sûrs et efficaces contre le COVID-19 – tels que technologies de la santé, produits de diagnostic, produits thérapeutiques et autres produits de santé visant à lutter contre le COVID-19 –, et pour mettre à leur disposition une aide psychosociale et des infrastructures de mise en quarantaine. Les gouvernements et les partenaires sociaux ont un rôle important à jouer en matière de sensibilisation à la lutte contre l’infection et aux possibilités de vaccination.

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

14. Les gouvernements, avec les organisations d'employeurs et de travailleurs, devraient:

- a) s'engager dans un dialogue social efficace pour promouvoir le travail décent et durable pour tous dans le secteur du transport urbain de voyageurs;
- b) promouvoir le transport urbain de voyageurs en tant que service de base et favoriser le travail décent et durable dans le secteur;
- c) exploiter toutes les possibilités de création d'emplois décents et d'entreprises durables qu'offrent le progrès technologique et la transformation numérique, y compris le travail via les plateformes, faire en sorte que leurs avantages bénéficient largement à la société et répondre aux risques et défis qu'ils comportent, notamment en réduisant la fracture numérique entre les individus;
- d) soutenir la continuité, l'amélioration et le développement des services de transport urbain de voyageurs et l'emploi dans ce secteur, notamment en répondant aux besoins de financement dans le cadre de modèles de financement durables, et étendre le rôle du dialogue social dans la conception de mesures et des politiques et des plans nationaux de relance au niveau sectoriel pour contribuer à rétablir la confiance de la population dans les services de transport urbain de voyageurs après la pandémie de COVID-19 et mettre en place des mesures efficaces de lutte contre les effets du changement climatique;
- e) œuvrer pour préserver les emplois décents et durables existants et les possibilités de travail, en créer de nouveaux et les rendre attractifs, soutenir la continuité de service et des activités et favoriser les investissements durables dans le secteur, afin d'assurer une reprise durable et riche en emplois;
- f) faciliter la formalisation inclusive du secteur et une transition juste vers des économies et des sociétés écologiquement plus durables;
- g) participer à l'élaboration et la mise en œuvre de politiques globales et coordonnées concernant le présent et l'avenir du travail dans les services de transport urbain de voyageurs, et promouvoir un environnement propice et durable, notamment en répondant aux besoins de financement du secteur, à la création, au maintien et au développement d'emplois décents, durables et productifs;
- h) renforcer activement l'emploi des femmes dans le secteur en encourageant les mesures et les actions visant à éliminer les obstacles qui s'opposent à l'entrée des femmes dans le secteur, notamment en s'attaquant aux causes profondes de ce phénomène, en combattant la ségrégation professionnelle et en garantissant un salaire égal pour un travail de valeur égale, et promouvoir l'avancement de carrière, notamment en faisant en sorte que les avancées technologiques contribuent à l'égalité entre hommes et femmes;
- i) assurer des conditions de travail adéquates et la sécurité et la santé au travail, et étendre la protection sociale à tous les travailleurs du secteur, quel que soit leur statut d'emploi ou leurs modalités de travail, afin de promouvoir le travail décent et durable, et parvenir à l'accès universel à une protection sociale complète, adéquate et durable, y compris à des socles de protection sociale définis au niveau national, qui assure au minimum à toute personne dans le besoin, tout au long de la vie, une sécurité élémentaire de revenu et un accès aux soins de santé essentiels,

reconnaissant ainsi que le droit de jouir du meilleur état de santé physique et mentale possible est plus important que jamais;

- j) renforcer les politiques et stratégies nationales, régionales et locales existantes, ou en élaborer de nouvelles, qui portent sur la professionnalisation, l'apprentissage tout au long de la vie, le développement des compétences et l'enseignement et la formation techniques et professionnels propres à assurer des emplois décents et durables dans le secteur du transport urbain de voyageurs.

15. Les gouvernements ont le devoir d'adopter, de mettre en œuvre et d'appliquer effectivement leur législation nationale pour garantir que les principes et droits fondamentaux au travail ainsi que les conventions internationales du travail ratifiées s'appliquent à tous les travailleurs, en tenant compte de leurs obligations au titre d'autres normes internationales du travail. Ils devraient renforcer les systèmes d'inspection du travail en veillant à les doter de ressources suffisantes, y compris des ressources financières adéquates, des inspecteurs dûment qualifiés, des équipements et une formation appropriés et des procédures de recrutement solides. Les entreprises publiques et privées du secteur devraient respecter les droits de l'homme conformément aux trois piliers des 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.

16. Au titre du suivi des obligations découlant de la Déclaration du centenaire pour l'avenir du travail et de l'Appel mondial à l'action en vue d'une reprise centrée sur l'humain pour sortir de la crise du COVID-19, le Bureau devrait:

- a) promouvoir la ratification et l'application effective des normes internationales du travail se rapportant au transport urbain de voyageurs et renforcer les capacités des mandants à respecter, promouvoir et réaliser les principes et droits fondamentaux au travail en faveur de toutes les personnes exerçant une activité dans le secteur;
- b) renforcer l'aide fournie aux gouvernements et aux organisations d'employeurs et de travailleurs dans la conception et la mise en œuvre de stratégies de relance, afin de les soutenir dans les efforts qu'ils déploient en faveur d'une reprise centrée sur l'humain qui soit durable, inclusive et résiliente après la pandémie de COVID-19 dans les services, formels ou informels, de transport urbain de voyageurs;
- c) en consultation avec les partenaires sociaux, fournir un appui aux gouvernements afin qu'ils définissent un cadre concernant les données, la protection des données et les algorithmes qui permette de garantir la transparence et la conformité aux législations nationales et internationales existantes, dans le respect des principes et droits fondamentaux au travail, et qu'ils protègent la vie privée et la dignité des travailleurs;
- d) appuyer le secteur en tant qu'important employeur;
- e) renforcer la capacité des mandants, y compris les autorités compétentes et, lorsqu'elles existent, les organisations représentatives des travailleurs et des employeurs dans l'économie informelle, à élaborer des stratégies et à s'engager dans un dialogue social efficace pour promouvoir la création d'emplois décents et durables dans l'économie formelle, faciliter la formalisation du secteur et favoriser une transition juste vers un avenir du travail qui contribue au développement durable;

- f) recueillir des bonnes pratiques et des données et mener des études concernant la formalisation du secteur, l'acquisition des compétences, la productivité et une transition juste vers le travail décent et durable dans le contexte du transport urbain de voyageurs, pour éclairer l'action tripartite future de l'OIT dans le secteur;
- g) aider les mandants à élaborer et à mettre en œuvre des stratégies de développement des compétences et d'apprentissage tout au long de la vie dans le secteur, en s'appuyant sur des méthodologies qui tiennent compte de la problématique hommes-femmes pour prévoir les besoins futurs de main-d'œuvre, notamment au service de l'évolution technologique et d'une transition juste, et échanger les bonnes pratiques concernant la professionnalisation, le perfectionnement et la reconversion des travailleurs;
- h) élaborer et mettre en œuvre des projets de coopération pour le développement en vue de faire progresser le travail décent et durable et le renforcement des capacités dans les services de transport urbain de voyageurs, y compris en mesurant les répercussions du financement international, public et privé, sur l'emploi dans le secteur dans le cadre de la relance après la pandémie de COVID-19, en tenant compte de la diversité des situations, des besoins, des priorités et du niveau de développement des États Membres;
- i) renforcer la coopération avec les organisations multilatérales et régionales concernées afin de promouvoir le travail décent et durable dans les services de transport urbain de voyageurs, dans le but de mobiliser une réponse globale, forte et cohérente, pour aider à mettre en œuvre des stratégies inclusives, durables et résilientes en faveur d'une reprise centrée sur l'humain, notamment en collaborant plus étroitement avec le secrétariat de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), dans le cadre du protocole d'accord signé par l'OIT et la CCNUCC, pour entreprendre des activités dans le secteur.

Liste non exhaustive des déclarations, instruments et outils de l'OIT se rapportant au secteur du transport urbain de voyageurs

Liste des instruments et outils

Déclarations

- Déclaration du centenaire de l'OIT pour l'avenir du travail (2019)
- Déclaration de principes tripartite sur les entreprises multinationales et la politique sociale (2017)
- Déclaration de l'OIT sur la justice sociale pour une mondialisation équitable (2008)
- Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi (1998)

Conférence internationale du Travail

- Appel mondial à l'action en vue d'une reprise centrée sur l'humain qui soit inclusive, durable et résiliente pour sortir de la crise du COVID-19 (2021)
- Conclusions concernant le travail décent dans les chaînes d'approvisionnement mondiales (2016)
- Conclusions concernant la promotion d'entreprises durables (2007) (disponible en anglais uniquement)

Normes internationales du travail

Conventions fondamentales

- 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° 29) sur le travail forcé, 1930
- Convention (n° 105) sur l'abolition du travail forcé, 1957
- Convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973
- Convention (n° 182) sur les pires formes de travail des enfants, 1999
- Convention (n° 100) sur l'égalité de rémunération, 1951
- Convention (n° 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958

Conventions et recommandations techniques

- Convention (n° 153) sur la durée du travail et les périodes de repos (transports routiers), 1979 (instrument à réviser)
- Recommandation (n° 161) sur la durée du travail et les périodes de repos (transports routiers), 1979 (instrument à réviser)
- Convention (n° 81) sur l'inspection du travail, 1947
- Recommandation (n° 81) sur l'inspection du travail, 1947

- Recommandation (n° 82) sur l'inspection du travail (mines et transports), 1947
- Convention (n° 94) sur les clauses de travail (contrats publics), 1949
- Recommandation (n° 84) sur les clauses de travail (contrats publics), 1949
- Convention (n° 151) sur les relations de travail dans la fonction publique, 1978
- Recommandation (n° 159) sur les relations de travail dans la fonction publique, 1978
- Convention (n° 122) sur la politique de l'emploi, 1964
- Recommandation (n° 169) concernant la politique de l'emploi (dispositions complémentaires), 1984
- Convention (n° 131) sur la fixation des salaires minima, 1970
- Recommandation (n° 135) sur la fixation des salaires minima, 1970
- Convention (n° 95) sur la protection du salaire, 1949
- Recommandation (n° 85) sur la protection du salaire, 1949
- Convention (n° 187) sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006
- Recommandation (n° 197) sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006
- Recommandation (n° 194) sur la liste des maladies professionnelles, 2002
- Convention (n° 170) sur les produits chimiques, 1990
- Convention (n° 161) sur les services de santé au travail, 1985
- Recommandation (n° 171) sur les services de santé au travail, 1985
- Recommandation (n° 147) sur le cancer professionnel, 1974
- Convention (n° 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981
- Recommandation (n° 164) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981
- Convention (n° 171) sur le travail de nuit, 1990
- Recommandation (n° 178) sur le travail de nuit, 1990
- Convention (no 156) sur les travailleurs ayant des responsabilités familiales, 1981
- Convention (n° 190) sur la violence et le harcèlement, 2019
- Recommandation (n° 206) sur la violence et le harcèlement, 2019
- Convention (n° 158) sur le licenciement, 1982
- Recommandation (n° 166) sur le licenciement, 1982
- Recommandation (n° 129) sur les communications dans l'entreprise, 1967
- Convention (n° 142) sur la mise en valeur des ressources humaines, 1975
- Recommandation (n° 195) sur la mise en valeur des ressources humaines, 2004
- Recommandation (n° 121) sur les prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles, 1964

- Recommandation (n° 91) sur les conventions collectives, 1951
- Recommandation (n° 151) sur les travailleurs migrants, 1975
- Recommandation (n° 193) sur la promotion des coopératives, 2002
- Recommandation (n° 200) sur le VIH et le sida, 2010
- 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

Autres instruments et outils de l'OIT

- Principes directeurs sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière dans le secteur des transports (2020)
- Directives sur le travail décent dans les services publics d'urgence (2018)
- Principes généraux et directives opérationnelles concernant le recrutement équitable (2016)
- WASH@Work: Un manuel d'autoformation (2020)
- Principes directeurs pour une transition juste vers des économies et des sociétés écologiquement durables pour tous (2015)
- Pacte mondial pour l'emploi (2009)
- Recueil de directives pratiques sur la violence au travail dans le secteur des services et mesures visant à combattre ce phénomène (2003)
- Principes directeurs concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail (ILO-OSH 2001)
- Recueil de directives pratiques sur la protection des données personnelles des travailleurs (1997)

Autres réglementations internationales

- Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme (2011)

V. Clôture de la réunion

La secrétaire générale de la réunion félicite les participants pour l'issue fructueuse de la réunion, et espère que les conclusions approuvées seront source d'inspiration et mèneront à des actions aux niveaux national, régional et international pour promouvoir le travail décent et le dialogue social dans le transport urbain de voyageurs. Elle remercie tous ceux qui ont contribué aux débats pour leur engagement et leur persévérance.

Le porte-parole du groupe des employeurs remercie l'ensemble des participants pour la souplesse dont ils ont fait preuve, s'agissant notamment du départ prématuré et inattendu du vice-président employeur. Il se félicite de l'accord auquel ils sont parvenus, sur un terrain pourtant particulièrement difficile, et espère que les conclusions aideront à relever les défis auxquels est actuellement confronté le secteur du transport urbain de voyageurs, en particulier en lien avec la pandémie de COVID-19.

La vice-présidente travailleuse retire les deux projets de résolution présentés par son groupe, estimant que les conclusions adoptées par la réunion répondent de manière satisfaisante aux préoccupations qui y étaient exprimées. En ce qui concerne la transition vers la formalité, son groupe aurait souhaité voir expressément mentionnée la nécessité de futures directives élaborées par l'OIT. Elle rend hommage à l'engagement en faveur de la recherche et de la collecte de données, qui devrait guider l'OIT et les mandants tripartites sur la voie d'une transition juste et inclusive vers le travail décent et durable dans le transport urbain de voyageurs. Elle remercie tous les participants pour leur engagement et se félicite de l'adoption de conclusions solides.

La vice-présidente gouvernementale explique que les excellents résultats obtenus et les conclusions adoptées par la réunion sont le témoignage du vif intérêt suscité par un secteur d'une importance majeure. Elle remercie le président, les vice-présidents et le secrétariat de la réunion. S'exprimant au nom de son pays, elle annonce qu'avoir été choisie pour présider le groupe gouvernemental de cette réunion a été un véritable honneur pour elle, comme pour son pays, le Mexique. Le secteur occupe une place particulièrement importante dans son pays, où plus de 75 pour cent de la population vit en zone urbaine. Elle ajoute regretter que le syndicaliste et membre actif de la Commission des transports urbains de l'ITF, M. Benito Bahena y Lome, soit décédé quelques mois avant la réunion.

La présidente félicite les participants pour leur approche constructive, qui leur a permis d'accomplir tant de choses en si peu de temps, dans des circonstances difficiles. Elle fait observer que le secteur a été gravement touché par la pandémie de COVID-19, et que les opérateurs n'ont pas ménagé leurs efforts pour garantir la continuité des activités et services de transport urbain de voyageurs, même dans un contexte particulièrement compliqué. Les travailleurs et les entreprises ont besoin d'un soutien et d'un environnement propice. Et les conclusions sont la preuve qu'un dialogue social efficace peut permettre de trouver des solutions dans des situations délicates et de promouvoir le travail décent. Elle remercie toutes les personnes impliquées et déclare la réunion close.