

► Note de synthèse sectorielle de l'OIT

Septembre 2020

Le COVID-19 et les services de transport urbain de passagers

Les services de transport urbain de passagers sont essentiels pour permettre aux personnes qui vivent en ville ou en périphérie des villes de se rendre au travail. Ils jouent également un rôle dans l'amélioration de la cohésion sociale ¹ et de la qualité de vie en réduisant l'isolement des districts défavorisés et en participant à la réalisation des objectifs environnementaux (lutte contre le bruit, qualité de l'air, réduction des émissions de carbone). Les efforts tendant à rendre les transports urbains plus faciles à utiliser aident à élargir les possibilités offertes aux personnes à mobilité réduite ². Et l'on prévoit que, d'ici à 2050, 68 pour cent de la population mondiale vivra en milieu urbain, ce qui devrait exacerber les défis en matière de mobilité urbaine: dispersion de l'emploi, embouteillages, étalement des villes, etc. ³. Les décisions stratégiques prises aujourd'hui auront donc des répercussions à long terme sur les emplois locaux et la qualité de vie dans les «villes de demain».

Compte tenu de la place qu'occupent les transports urbains, on comprend pourquoi certaines villes connaissent de graves problèmes économiques, environnementaux et sociaux, qui découlent des mesures nécessaires imposées aux services de transport public pour prévenir la propagation du COVID-19. Or, ces mesures sont primordiales pour protéger les opérateurs, les travailleurs et les voyageurs, et notamment les femmes, qui utilisent davantage les transports publics pour accéder aux services essentiels ou s'acquitter de leurs responsabilités familiales ⁴. Le rôle essentiel de ce secteur est mis en évidence dans



© Asyad Group / Mwasalat 2020

Mise en œuvre de mesures d'hygiène renforcées à Oman

un certain nombre de cibles relevant du Programme de développement durable à l'horizon 2030 ⁵.

Mais la pandémie a aussi eu des conséquences sans précédent sur le secteur, et un soutien financier exceptionnel sera nécessaire pour lui permettre de se relever complètement. Le transport urbain est, d'une manière générale, l'un des principaux employeurs locaux dans les zones urbaines, et les frais de personnel représentent un pourcentage élevé de l'ensemble des coûts. Des enveloppes financières aideront les opérateurs à équilibrer leurs comptes ou

1 Bureau international du Travail (BIT): [L'impact de la décentralisation et de la privatisation sur les services municipaux](#), Rapport soumis aux fins de discussion à la Réunion paritaire sur l'impact de la décentralisation et de la privatisation sur les services municipaux, 2001, p. 12.

2 Ibid.

3 Organisation des Nations Unies (ONU): «[68% of the world population projected to live in urban areas by 2050, says UN](#)», Département des affaires économiques et sociales, Division de la population, Actualités, 16 mai 2018 (non disponible en français).

4 Conseil de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) à propos des ODD: [Gender equality and sustainable infrastructure: Issues note](#), 2019, p. 3 (non disponible en français).

5 Conseil de l'OCDE à propos des ODD, notamment des cibles 3.6, 3.9, 11.2 et 11.6.

► **Note de synthèse sectorielle de l'OIT:**
Le COVID-19 et les services de transport urbain de passagers

à continuer de fournir des services en maintenant des niveaux d'endettement viables. Dans de nombreux pays, la plupart des opérateurs de transport reçoivent des subventions de la part de l'administration des transports. Mais l'on craint de plus en plus que la pandémie menace l'existence même de certains opérateurs de transport urbain de passagers⁶. Le secteur se trouve actuellement en grande difficulté financière, et les plans de relance auront une incidence directe sur les emplois locaux ainsi que sur la voie de développement que choisiront les villes, à savoir à forte ou à faible émission de carbone⁷.

Les mesures de prévention du COVID-19 ont entraîné une augmentation des coûts et des charges (de nettoyage et de désinfection, notamment), tandis que

la chute de la fréquentation des transports durant les périodes de confinement et de post-confinement s'est traduite par une forte baisse des recettes tarifaires. Dans le même temps, les services de transport urbain ont été maintenus pour permettre aux travailleurs essentiels d'effectuer les trajets domicile-travail. Dans certains cas, les gouvernements centraux/fédéraux fournissent parfois une aide financière. Des systèmes qui, à l'origine, étaient plus tributaires de la vente des titres de transport (que des subventions ou des recettes fiscales) risquent de faire faillite durant ou après la pandémie, et les entreprises de transport informelles ou peu réglementées se retrouvent aujourd'hui dans une situation catastrophique en raison de la crise⁸.

► 1. Les conséquences du COVID-19

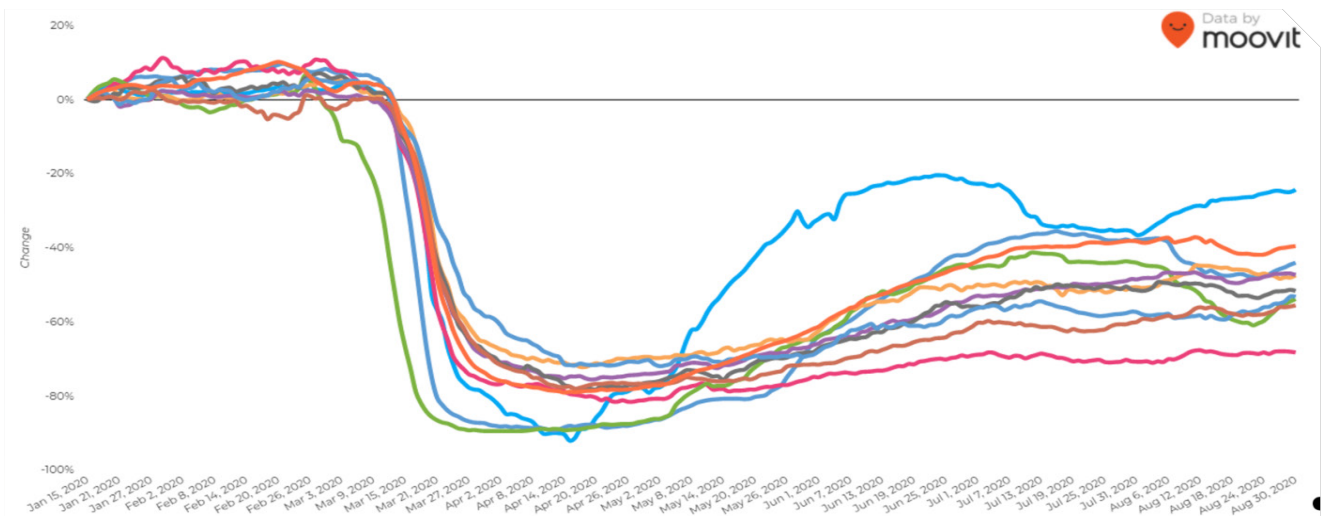
Le COVID-19 a transformé le monde du transport de passagers en milieu urbain⁹. Les autorités municipales se sont retrouvées au cœur de la pandémie de COVID-19. Elles ont déployé des structures de gestion de crise, et les opérateurs de transport urbain ont dû mettre en œuvre des protocoles et des mesures établis par les autorités compétentes pour lutter contre la propagation du nouveau coronavirus¹⁰. La continuité des activités a été un objectif majeur pour un certain nombre de sociétés de transport, qui ont maintenu leur activité pour permettre le transport d'autres travailleurs essentiels. Les opérateurs ont pu assurer la continuité des services, souvent avec des fréquences et des horaires réduits¹¹, mais la pandémie a mis en évidence certaines faiblesses du secteur qui conduiront à définir des politiques à long terme ainsi que les changements d'ordre général à apporter¹².

Principales répercussions au niveau du secteur

Si les répercussions de la pandémie de COVID-19 sur les différents modes de mobilité urbaine sont multiples, elles présentent une caractéristique commune: la diminution de la fréquentation dans tous les modes de transport depuis début mars 2020¹³. Malgré une chute des recettes et les risques d'exposition au COVID-19 pour leur personnel, les opérateurs ont réagi à la situation pour se mettre au service de leurs communautés¹⁴. Dans certaines villes, la pandémie a ainsi contraint les sociétés de taxi et les plateformes de services de «e-hail» à se montrer créatives et à se réinventer, certaines offrant désormais des services de livraison de nourriture et de médicaments¹⁵. Mais cela ne suffira pas pour empêcher une vague de faillites dans le secteur¹⁶. La figure 1 montre une synthèse et des exemples comparatifs, par date, des répercussions de la pandémie sur la fréquentation des transports en commun dans certaines villes entre la mi-15 janvier et la fin août 2020.

- 6 Leonardo Canon Rubiano y Georges Darido, "[Protecting public transport from the coronavirus... and from financial collapse](#)", Banque mondiale Blogs, 24 avril 2020.
- 7 Philip Turner, "The key role of public transport to build back better: Climate", *webinaire organisé par l'Union internationale des transports publics (UITP)*, 18 mai 2020.
- 8 Paul Barter, "[Save Manila's \(mostly informal\) public transport!](#)", *podcast de Reinventing transport*, 7 mai 2020.
- 9 Mohamed Mezghani, "[COVID-19 and the future of public transport](#)", *All Over the Place*, ITF podcast, podcast de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), 22 avril 2020.
- 10 UITP, *Factsheet: Gestión de COVID-19: Directrices para operadores de transporte público*, 2020, p.1.
- 11 Mohamed Mezghani: op. cit.
- 12 Alana Dave, "[COVID-19 special - Alana Dave - ITF](#)", *Intelligent Transport podcast*, 29 avril 2020.
- 13 Scott Shepard, "[How mobility startups can help authorities fix public transport after the pandemic](#)", *Urban Mobility Daily*, 22 mai 2020.
- 14 Jana Lynott and Mouchka Heller, "[How public transportation provides key lifelines during COVID-19](#)", *Forum économique mondial*, 23 avril 2020.
- 15 Rebecca Staudenmaier, "[Coronavirus: Germany's taxi drivers face 'catastrophic' situation](#)", dans *Deutsche Welle*, 23 avril 2020.
- 16 Sebastian Ibold et al.: [COVID-19 and Sustainable Mobility - Observations and documentation of first developments](#), Transformative Urban Mobility Initiative et Agence allemande de coopération internationale pour le développement (Deutsche Gesellschaft für international Zusammenarbeit), 2020.

Figure 1: Répercussions du COVID-19 sur la fréquentation des transports en commun dans certaines villes



Source: Moovit (www.moovit.com). Note: L'étude, lancée le 15 janvier 2020, porte sur 107 villes.

11 mars 2020	20 avril 2020
▶ Israël: -0.8 pour cent	▶ Israël: -85.9 pour cent
▶ Madrid: 3.2 pour cent	▶ Madrid: -87.9 pour cent
▶ San Francisco - San Jose: -0.6 pour cent	▶ San Francisco - San Jose: -80.5 pour cent
▶ Rome et Latium: -33.5 pour cent	▶ Rome et Latium: -88.3 pour cent
▶ Chicago: 1.5 pour cent	▶ Chicago: -71.2 pour cent
▶ NYC - New Jersey: -2.3 pour cent	▶ NYC - New Jersey: -75.5 pour cent
▶ Boston: 1.6 pour cent	▶ Boston: -78.3 pour cent
▶ Washington DC - Baltimore: 3.2 pour cent	▶ Washington DC - Baltimore: -71.7 pour cent
▶ Toronto: -0.6 pour cent	▶ Toronto: -76.8 pour cent
▶ Autres: 3.1 pour cent	▶ Autres: -78.5 pour cent
1 ^{er} juin 2020	30 août 2020
▶ Israël: -32.3 pour cent	▶ Israël: -24.4 pour cent
▶ Madrid: -63.9 pour cent	▶ Madrid: -44.1 pour cent
▶ San Francisco - San Jose: -75 pour cent	▶ San Francisco - San Jose: -68.3 pour cent
▶ Rome et Latium: -64 pour cent	▶ Rome et Latium: -53.9 pour cent
▶ Chicago: -62.5 pour cent	▶ Chicago: -47.5 pour cent
▶ NYC - New Jersey: -65.9 pour cent	▶ NYC - New Jersey: -47.4 pour cent
▶ Boston: -67.2 pour cent	▶ Boston: -51.7 pour cent
▶ Washington DC - Baltimore: -68 pour cent	▶ Washington DC - Baltimore: -53.3 pour cent
▶ Toronto: -71.6 pour cent	▶ Toronto: -55.6 pour cent
▶ Autres: -61.3 pour cent	▶ Autres: -39.6 pour cent

Source: Moovit (www.moovit.com).

Figure 2: Conséquences de trois mesures opérationnelles majeures et du COVID-19 sur l'offre de service de transport urbain



Les diverses mesures adoptées ont eu d'importantes répercussions sur les opérateurs, car les autorités ont dû faire face aux effets de la pandémie et à une chute de la fréquentation. Ce sont notamment les petits opérateurs et les opérateurs privés qui subissent les effets de la dégradation de l'environnement macroéconomique. La figure 2 présente trois mesures opérationnelles majeures mises en place dans différentes villes. Dans certains pays ou villes, par exemple, les services de transport urbain ont été ou sont interrompus depuis des mois. Dans d'autres, un service complet ou limité a été maintenu. Dans certains cas, une combinaison de mesures a été appliquée en fonction des circonstances sanitaires particulières.

Principales répercussions en matière de travail décent

Les travailleurs ont été touchés de différentes manières par la pandémie. Ainsi, si certains pays ont assoupli la réglementation sur le temps de travail, il convient à tout prix de veiller à ce que les chauffeurs ne conduisent pas lorsqu'ils sont fatigués ¹⁷.

Il se peut que les mesures de quarantaine, l'auto-isollement, le nombre de travailleurs en congé maladie ou l'absentéisme aient entraîné des pénuries de main-d'œuvre, accentuant la pression exercée sur la continuité des activités et les procédures de planification. Dans d'autres cas, la suspension ou l'arrêt complet des activités de transport urbain peuvent avoir un effet dévastateur sur les travailleurs et leurs salaires. Les travailleurs informels en particulier sont tributaires des services de transport pour pouvoir gagner leur vie ¹⁸.

Compte tenu des lacunes dans le droit du travail et la couverture de protection sociale, certains travailleurs des services de transport urbain n'ont pas pu bénéficier du congé de maladie rémunéré ni des primes de risque accordés à d'autres travailleurs essentiels pour leur travail accompli durant la pandémie ¹⁹. L'absence d'indemnités de maladie encourage les personnes à venir travailler alors qu'elles sont malades ou qu'elles devraient rester confinées chez elles, ce qui aggrave le risque de propagation du virus. Dans certains pays, les syndicats ont mené une campagne active en faveur de la prime de risque ou du droit des travailleurs du transport d'être considérés comme essentiels et d'être indemnisés à hauteur, par exemple, d'une fois et demie leur salaire habituel.

Les travailleurs des services de transport urbain permettent aux villes de continuer à vivre en ces temps difficiles, car ils sont au service de ceux qui agissent pour le bien des autres: personnel hospitalier, personnel de soins et autres travailleurs des services essentiels ²⁰. L'emploi parmi les opérateurs de transports publics formels représente 7.3 million de travailleurs dans le monde, et les autorités en charge des transports en commun emploient environ 300 000 travailleurs. Dans bon nombre de grandes villes, les systèmes de transport public de masse sont la colonne vertébrale de la mobilité urbaine et de l'emploi public. Or, en raison du choc économique provoqué par la pandémie, les opérateurs de transports formels ont rapidement cherché à consolider leur trésorerie, ce qui, dans certains cas, s'est traduit par des licenciements ou des mises au chômage technique.

Les fermetures d'entreprises placent les travailleurs informels dans un dilemme quasi impossible: ils ont le choix entre aller travailler dans des conditions de travail dangereuses pour gagner un peu d'argent, ou rester chez eux sans rien avoir à manger ²¹.

L'économie informelle est largement répandue dans bon nombre de pays, où 40 à 80 pour cent des services de transport urbain peuvent être fournis par des travailleurs informels. Si, dans certains pays, les services de transport urbain ont été formalisés, dans d'autres, ils demeurent encore largement informels. Dans les régions d'Afrique et d'Amérique latine, les emplois informels peuvent représenter jusqu'à 30 à 40 pour cent de l'ensemble des emplois dans le secteur des transports ²². Dans certains pays, il se peut que les chauffeurs de taxi ou de plateformes de services de «e-hail» soient engagés dans des formes atypiques d'emploi, qu'ils ne participent pas au dialogue social et qu'ils ne bénéficient pas de la protection – notamment sociale – accordée aux autres travailleurs.

Les travailleurs informels passent à travers les mailles du filet de la protection sociale et des mécanismes financiers ²³. Dans l'immédiat, les pays devraient aider en priorité ceux que la crise rend particulièrement vulnérables, notamment les travailleurs de l'économie informelle, en faisant en sorte que leurs besoins immédiats soient satisfaits, notamment au moyen de l'accès aux soins de santé et d'une aide au revenu, en combinant régimes contributifs et non contributifs ²⁴. La pandémie offre cependant de nouvelles possibilités de formaliser l'emploi, notamment en renforçant les

17 Joe Kenny, "Staff management during COVID-19", webinaire organisé par l'UITP, 1er avril 2020.

18 Anup Ojha, "Bus operators want officials to announce plans to resume public transport", dans *The Kathmandu Post*, 20 juin 2020.

19 BIT: Focus sur la protection sociale: [Indemnités de maladie dans le cadre d'un congé de maladie ou d'une quarantaine: Réponses apportées par les pays et considérations politiques dans le contexte de la pandémie de COVID-19](#), 2020.

20 Mohamed Mezghani: op. cit.

21 Guy Ryder, "ILO chief: Workers in informal economy face 'utter destitution'", Al Jazeera, 23 mai 2020.

22 UITP, *City economies grow dynamic with public transport: Observatory of Employment in Public Transport*. Report 3, 2012, p. 5.

23 Guy Ryder: op. cit.

24 BIT: Focus sur la protection sociale: [Les réponses de la protection sociale à la pandémie de COVID-19 dans les pays en développement: Renforcer la résilience grâce à la mise en place d'une protection sociale universelle](#), 2020; et [Mesures de protection sociale visant à faire face à la crise du COVID-19: réponses apportées par les pays et considérations politiques](#), 2020.

► **Note de synthèse sectorielle de l'OIT:**
Le COVID-19 et les services de transport urbain de passagers

systèmes de protection sociale, comme le préconise la [recommandation \(n° 204\) sur la transition de l'économie informelle vers l'économie formelle](#) (2015). En ce qui concerne notamment le transport informel à petite échelle, les demandes de protection sociale peuvent constituer un élément de base pour commencer à formaliser les travailleurs ²⁵.

► **«On constate que les travailleurs de l'économie informelle au Kenya, comme dans bien d'autres pays d'Afrique orientale, vivent au jour le jour... Les restrictions de déplacements signifient qu'il n'y a plus de source de revenu – les moyens de subsistance ont été détruits, et les gens n'ont plus rien à manger à la fin de la journée. Quant à leurs emplois, on constate qu'ils sont menacés! On ne sait pas ce que l'avenir nous réserve: on n'est pas sûr que ces emplois existeront toujours après le COVID-19.»**

► **Dan Mihadi, secrétaire général, Union des travailleurs du transport et assimilés, Kenya**²⁶

Les femmes subissent directement les effets de la pandémie ²⁷, car elles sont souvent cantonnées dans des emplois faiblement rémunérés ou peu valorisés par rapport à ceux des hommes, où elles n'ont quasiment aucune perspective de carrière ²⁸.

Le secteur des transports est un secteur à forte prédominance masculine, et les actes de violence, de

harcèlement sexuel et d'intimidation perpétrés par des hommes sont reconnus comme étant le problème le plus préoccupant dans les opérations de transport urbain ²⁹. Les travailleuses des transports sont touchées de manière disproportionnée par la pandémie, en raison de la ségrégation entre les sexes pratiquée dans le secteur et de la surreprésentation des femmes dans les activités de service à la clientèle et les travaux de nettoyage. Il s'agit souvent d'emplois en sous-traitance, ce qui accroît la probabilité que les personnes concernées aient difficilement accès à l'information sur les risques et les directives en matière de sécurité et de santé, à un équipement de protection individuelle ou au congé payé.

Mettre l'accent sur la sécurité et la santé au travail

«Il convient d'évaluer et d'examiner la sécurité et la santé des personnes qui travaillent durant cette crise [...]» ³⁰. La Déclaration du centenaire de l'OIT pour l'avenir du travail, adoptée en 2019, précise que «[D]es conditions de travail sûres et salubres sont fondamentales au travail décent». Un équipement de protection individuelle de qualité devrait être fourni gratuitement aux travailleurs qui opèrent dans des environnements à risque ³¹. Les opérateurs devraient aussi fournir en temps utile des informations adéquates à leurs travailleurs, y compris à leur main-d'œuvre externalisée et en sous-traitance. Nul ne devrait être contraint, par crainte de perdre son emploi ou de subir une perte de salaire, de travailler dans des conditions qui mettent inutilement en danger sa santé. Tout travailleur a le droit de se retirer d'une situation de travail «dont il a un motif raisonnable de penser qu'elle présente un péril imminent et grave pour sa vie ou sa santé», comme l'énonce la [Convention \(n° 155\) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981](#) ³². Dans certains cas, l'absence de relations de travail formelles peut porter atteinte aux pratiques d'achat et d'approvisionnement des équipements de protection individuelle et des fournitures de nettoyage et de santé. Pour tous les métiers des transports dans l'économie informelle, y compris pour les propriétaires-exploitants et les chauffeurs de moyens de transport informels, il n'est pas toujours facile de se procurer des équipements de protection individuelle et des fournitures sanitaires.

²⁵ Dan Mihadi, «[Impact du COVID-19 pour les travailleuses et travailleurs du secteur informel](#)», podcast de l'ITF, 10 avril 2020.

²⁶ *Ibid.*

²⁷ Guy Ryder: *op. cit.*

²⁸ Tessa Wright: [L'impact de l'avenir du travail pour les femmes dans les transports publics](#), ITF, 2019; voir également: FLONE Initiative: [Implications of COVID-19 on women professionals in the Kenyan public transport sector](#), 2020

²⁹ Dave Spooner y John Mark Mwanika, «[Transforming Transport Unions through Mass Organisation of Informal Workers: A Case Study of the Amalgamated Transport & General Workers' Union \(ATGWU\), Uganda](#)», *Global Labour Journal*, 9(2), 2017.

³⁰ Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme (HCDH), «[COVID-19 Guidance](#)», voir la section «Social and Economic Impacts», non daté.

³¹ BIT: [Convention \(n° 155\) sur la sécurité et la santé des travailleurs](#), 1981, article 21.

³² BIT: [Convention n° 155](#), article 13.

► **Note de synthèse sectorielle de l'OIT:**
Le COVID-19 et les services de transport urbain de passagers

Les orientations internationales de l'OIT sur la distanciation physique ont été publiées dans une note intitulée «[Un retour au travail sûr et sain durant la pandémie de COVID-19](#)»³³. Cette note précise qu'«il convient aussi d'appliquer, dans toute la mesure possible, la distanciation physique. Une distance de 2 mètres entre les travailleurs est considérée comme appropriée, à moins que les orientations nationales ou les circonstances imposées par les résultats des évaluations des risques n'en décident autrement.» Elle mentionne aussi que «[C]es travailleurs informels peuvent ne pas être en mesure de respecter les précautions prescrites par les autorités sanitaires, telles que l'éloignement physique, le lavage des mains ou l'auto-isolement, ce qui augmente le risque de contamination. La protection des travailleurs du secteur informel doit être axée sur la prévention, laquelle passe par la sensibilisation et la diffusion, en temps voulu, d'informations sur la transmission de la maladie. Les mesures de base de prévention des infections – hygiène respiratoire, gestes barrières en cas de toux ou d'éternuement, utilisation d'un équipement de protection individuelle – sont essentielles lorsqu'il n'existe pas de mesures techniques plus sophistiquées.

La coopération des employeurs et des travailleurs et/ou leurs représentants dans l'entreprise devra être un élément essentiel des dispositions prises en matière d'organisation et de prévention sur le lieu de travail³⁴. Si, dans certains pays, la politique des pouvoirs publics et les accords d'entreprise imposent en tout temps une distanciation physique d'au moins 2 mètres, d'autres pays appliquent des restrictions très variables (1 mètre, 1,5 mètres, 1,8 mètres ou 2 mètres), voire pas de restriction du tout. Toutefois, à bord des petits véhicules, il est parfois tout simplement impossible de protéger les usagers ou de maintenir une distance physique de sécurité entre eux et le conducteur (par exemple, sur un boda boda)³⁵. Les derniers conseils de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) indiquent que porter un masque non médical «peut contribuer à la lutte à la source» dans les lieux où la distanciation physique ne peut être respectée (par exemple, dans les transports urbains)³⁶. La distanciation physique et autres dispositions applicables en matière de protection (masque, écran en plexiglass, pas de perception tarifaire) à proximité des conducteurs ou d'autres travailleurs des transports obligent les autorités et/ou les opérateurs

à mettre en place des mécanismes d'application appropriés pour protéger les travailleurs.

Il arrive aussi que les travailleurs des transports urbains soient confrontés au comportement indiscipliné de certains passagers, et les autorités tout comme les opérateurs chercheront peut-être à collaborer avec les travailleurs des services publics pour tenter de maîtriser les risques imprévus. Dans certains pays, on constate une augmentation du nombre de comportements agressifs (contre les conducteurs et le personnel hors bureaux) et d'actes de vandalisme³⁷. Les accès de colère peuvent augmenter dès lors que les conducteurs sont en droit de demander aux passagers qui montent à bord de leur véhicule de payer leur billet ou de respecter les règles sanitaires locales (par exemple, porter le masque). Citons le cas d'un chauffeur de bus de Bayonne (France) qui a été agressé et est décédé des suites de ses blessures le 10 juillet dernier pour avoir refusé de laisser des passagers monter à bord sans masque facial³⁸. Les forces de police ou la police des transports sont compétentes pour intervenir dans des cas de violence et de harcèlement perpétrés contre des travailleurs des transports. La [convention \(n° 190\) et la recommandation \(n° 206\) sur la violence et le harcèlement, 2019](#), adoptées récemment, s'appliquent à tous les secteurs d'activité, publics ou privés, tant dans l'économie formelle que dans l'économie informelle.

En cette période de pandémie, les travailleurs des transports se retrouvent parfois à jouer un rôle de premier plan dans la fourniture de services, et sont exposés à un fort risque de contracter le virus. Il convient de tenir compte, dans certains pays à revenu élevé, du vieillissement de la main-d'œuvre dans le secteur des transports, qui est donc plus vulnérable aux effets du COVID-19. Être exposé pendant des années aux émanations de diesel et/ou à des agents infectieux et respirer un air de mauvaise qualité lorsqu'on est bloqué dans des embouteillages font partie des risques professionnels³⁹, lesquels peuvent aggraver des troubles de la santé préexistants et rendre certains travailleurs plus vulnérables aux affections respiratoires⁴⁰.

33 Pour d'autres orientations internationales, voir Organisation mondiale de la Santé (OMS): «[Éléments à prendre en considération concernant les mesures de santé publique et les mesures sociales sur le lieu de travail dans le cadre de l'épidémie de COVID-19 : annexe du document Éléments à prendre en considération lors de l'ajustement des mesures de santé publique et des mesures sociales dans le cadre de l'épidémie de COVID-19](#)», 10 mai 2020.

34 BIT: Convention n° 155, article 20.

35 Dan Mihadi: *op. cit.*

36 OMS: «[Nouveau coronavirus \(2019-nCov\): Conseils au grand public – Quand et comment utiliser un masque?](#)», non daté.

37 Bernetta Harting, «Staff management during COVID-19», *UITP webinar*, 1er avril 2020.

38 «[Un chauffeur de bus français attaqué par un masque facial est déclaré mort cérébral](#)», *FR24 News*, 7 juillet 2020.

39 Laura Bliss, «[Hit Hard by Covid-19, Transit Workers Call for Shutdowns](#)», *Bloomberg Citylab*, 13 avril 2020.

40 *Ibid.*

► **Note de synthèse sectorielle de l'OIT:**
Le COVID-19 et les services de transport urbain de passagers

Certains travailleurs sont souvent stressés par la crainte de contracter le virus, tandis que d'autres ont peur de le transmettre à leurs proches⁴¹. Pour ce qui est notamment des travailleurs mobiles (conducteurs) et du personnel hors bureaux (par exemple, les travailleurs sur les chantiers), la communication, tant au niveau de l'entreprise qu'au sein des équipes de travail, demeure d'une importance cruciale⁴². La pandémie a exacerbé les problèmes de santé mentale courants que sont l'anxiété et la dépression, en particulier parmi les travailleurs de première ligne⁴³. Les supérieurs hiérarchiques doivent être préparés à discuter avec les travailleurs en faisant preuve de sensibilité et de bienveillance, et à trouver des moyens innovants de communiquer, de dialoguer et d'établir le contact (par exemple, en envoyant des messages d'alerte ou en créant des communautés en ligne)⁴⁴. Les opérateurs doivent maintenir une communication appropriée et régulière avec leurs travailleurs pour stimuler leur moral, les encourager

à prendre soin d'eux-mêmes, leur insuffler l'esprit d'équipe, et les protéger et les rassurer⁴⁵.

Dans certaines villes, le taux de mortalité due au COVID-19 parmi les travailleurs des transports en commun avoisine parfois celui observé chez les premiers intervenants⁴⁶. Les conducteurs de bus, de taxi et de plateformes de services de «e-hail» auront été particulièrement exposés au nouveau coronavirus en cette année 2020. On a ainsi recensé de nombreux décès durant la pandémie: 131 travailleurs des transports à [New York City](#) (au 27 août), 34 agents de bus à [Londres](#) (au 27 juillet), 10 chauffeurs de taxi et de limousine opérant à l'aéroport international Pearson de [Toronto](#) (au 5 mai), deux chauffeurs d'autobus express à [Bogota](#) (au 26 juillet), et au moins 11 travailleurs des transports en commun à [Mexico City](#) (au 14 mai) ainsi que 9 à [Paris](#) (au 13 mai). Toutefois, on dispose de très peu, voire pas de données du tout pour évaluer pleinement les répercussions de la pandémie sur les services informels, non syndiqués, mis en concession ou en sous-traitance.

► 2. Réponses des mandants et des partenaires

Le dialogue et les réponses tripartites, auxquels prennent part les travailleurs, les employeurs et les gouvernements, de même que la négociation collective entre organisations d'employeurs et de travailleurs jouent un rôle essentiel dans la lutte contre les effets de la pandémie. Les mesures prises par les mandants de l'OIT sont généralement axées sur trois objectifs immédiats: protéger les travailleurs sur le lieu de travail, soutenir les entreprises, et apporter un soutien financier. Quant aux gouvernements, ils adoptent diverses mesures pour atténuer les répercussions sur ce secteur vital que sont les transports.

Réponses et ressources sectorielles internationales

Vous trouverez ci-après des exemples des bases de données et des documents d'orientation internationaux les plus pertinents en ce qui concerne les transports urbains:

Institutions du système des Nations Unies:

- L'OIT et la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) ont publié un rapport intitulé [«L'écologisation du secteur des transports après le COVID-19 pourrait créer quelques 15 millions d'emplois dans le monde»](#).
- Le Programme des Nations Unies pour les établissements humains a publié un [document comportant des messages clés](#), ainsi qu'un [plan de réponse au COVID-19](#), qui recommande d'aider les gouvernements à gérer la mobilité urbaine et les transports en toute sécurité, en mettant l'accent sur les personnes qui desservent les communautés dans des zones d'habitat informel, tout en respectant les restrictions en matière de distanciation physique applicables aux transports en commun.

41 Joe Kenny: *op. cit.*

42 Kenny.

43 Kenny.

44 Kenny.

45 Kenny.

46 ["ATU's International President Costa on why transit workers need more COVID-19 protection"](#), Spectrum News (Youtube), 2020.

► **Note de synthèse sectorielle de l'OIT:**
Le COVID-19 et les services de transport urbain de passagers

Autres organisations intergouvernementales:

- Le Forum international des transports, sous l'égide de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), a publié une note de synthèse sur la réorganisation des villes, intitulée «[Re-spacing our Cities for Resilience](#)» (non disponible en français).

Appel à l'action: les partenaires sociaux au niveau sectoriel

Les organisations d'employeurs et de travailleurs sectorielles internationales ont collaboré dans le cadre du dialogue social pour tenter de trouver une solution efficace et effective à la problématique du COVID-19. L'Union internationale des transports publics (UITP), la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), l'Union internationale des chemins de fer (UIC), et l'organisation Cités et gouvernements locaux unis ont diffusé une [déclaration commune](#) qui définit des lignes d'action et présente les meilleures pratiques concernant la façon de s'attaquer à la pandémie. Cette déclaration souligne qu'«il est essentiel d'assurer la continuité des transports publics et des services de mobilité locale pour la société et l'économie». Elle souligne aussi la nécessité de fournir un soutien financier et de garantir «l'approvisionnement en équipements et produits de protection adéquats aux opérateurs des transports publics et de la mobilité locale ainsi qu'à leurs travailleurs».

L'UITP

«[Gestion du COVID-19: lignes directrices pour les opérateurs de transports publics](#)» est document de l'UITP publié en huit langues, qui fournit des recommandations réparties en quatre sections: Se préparer; Se protéger; Réduire les contacts; et Réduire les services. L'UITP a aussi publié une fiche d'information sur la reprise des transports publics dans le contexte de la pandémie de COVID-19 ([COVID-19 pandemic: resuming public transport services post-lockdown](#)), et créé une [page d'information](#) comportant des notes et des échanges de vues. Son comité des ressources humaines analyse et produit à l'intention de ses membres des notes de synthèse portant sur des questions relatives au personnel. Il a aussi lancé une campagne intitulée «[Guardians of Mobility](#)» (les gardiens de la mobilité) pour bien montrer, en s'appuyant sur plusieurs anecdotes, que les travailleurs des transports urbains font partie intégrante des travailleurs de première ligne. Une liste de [grands défis à relever](#) a été publiée



© Alianza de Tranviarios de México 2020
Conductor de trolebús en la Ciudad de México

dans salle de presse virtuelle du site Web de l'UITP. En collaboration avec la Commission du transport et du tourisme du Parlement européen, l'UITP a également publié une déclaration commune sur le transport durable pour soutenir le secteur des transports publics locaux. Par ailleurs, une autre campagne pour un retour vers une meilleure mobilité («[Back to Better Mobility](#)», non disponible en français) a été lancée en août 2020 en vue de «rendre les villes à leurs habitants».

L'ITF

L'ITF a souligné que les normes internationales du travail existantes et la protection des droits des travailleurs jouent un rôle déterminant dans les efforts déployés pour endiguer le COVID-19. La [plateforme d'information sur le COVID-19](#) et l'appel à l'action intitulé «[Covid-19: Revendications de l'ITF à l'intention des gouvernements et employeurs](#)»

► **Note de synthèse sectorielle de l'OIT:**
Le COVID-19 et les services de transport urbain de passagers

[du monde entier](#)» sont des exemples d'initiatives intersectorielles de grande ampleur. L'ITF a publié une [Charte mondiale de revendications](#), qui a pour objet de protéger les travailleurs des transports publics du COVID-19 et qui est axée sur six points:

- Equipements de protection individuelle adéquats et appropriés
- Conditions de travail réduisant les risques de contamination et permettant la distanciation sociale
- Mesures protégeant les personnes vulnérables et malades
- Reconnaissance du rôle clé des travailleurs des transports publics
- Informations et rapports réguliers sur les risques au travail et la santé du personnel
- Droits syndicaux.

L'ITF a publié un document spécifiquement axé sur le secteur du transport urbain, intitulé «[COVID-19: le rôle clé des travailleuses et travailleurs des transports urbains dans la réponse à la pandémie et le redressement à long terme](#)», et met régulièrement à jour une [plateforme d'information](#). L'ITF a aussi publié des directives intitulées «[Covid-19 et accès aux installations sanitaires pour les travailleuses et travailleurs des transports](#)», qui comportent une liste de points de contrôle à effectuer. Un document présentant en détail les effets différentiels de la pandémie sur les femmes a été publié sous la forme d'une déclaration sur les «[Droits des travailleuses des transports et COVID-19](#)». Enfin, une [Charte des travailleurs informels des transports](#) publiée par l'ITF énonce les droits élémentaires des travailleurs informels, notamment en matière de sécurité et de santé.

Action des gouvernements: réponses nationales

La plupart des gouvernements ont déclaré certains moyens de transport urbain «services essentiels»⁴⁷. Les gouvernements aux niveaux municipal et fédéral ont pris diverses mesures pour atténuer les répercussions financières du COVID-19 sur le bien-être, les moyens de subsistance et les conditions de travail des travailleurs des services

de transport urbain de passagers. Les mesures de soutien aux travailleurs portent essentiellement sur l'espace de travail, les améliorations opérationnelles et les modalités de travail flexibles (horaires révisés ou télétravail, lorsque cela est possible). Il convient d'apporter un soutien financier supplémentaire aux travailleurs et opérateurs informels, qui devra être adapté pour tenir compte de leur situation particulière (les travailleurs informels n'ont, par exemple, pas nécessairement de connexion Internet ni de compte bancaire). Voici des exemples de mesures particulières à prendre pour améliorer le fonctionnement et les lieux de travail dans le transport urbain de passagers:

- Mesures de protection des travailleurs: équipement de protection individuelle, fournitures de nettoyage/désinfection, cloisons de séparation, barrières physiques ou délimitation de la zone réservée aux conducteurs, nettoyage et désinfection des points de contact à bord des véhicules, et fermeture des billetteries et des points d'information.
- Mesures opérationnelles et mesures applicables aux véhicules: protocoles de nettoyage, vente de billets électroniques ou pas de perception du prix des billets, embarquement par les portes centrale ou arrière uniquement, service réduit, systèmes de ventilation, équipes fixes.
- Exemples de réponses financières majeures par ville/pays dans le transport urbain de passagers: enveloppes financières, report des crédits, suspension du paiement des emprunts, subventions, primes de paiement unique pour les «héros», et prestations de décès. Dans un certain nombre de villes/pays, les décideurs, les employeurs et les syndicats se sont réunis en vue d'encourager les Etats à mettre de toute urgence la main à la poche pour financer le secteur.
- Création de comités sectoriels/nationaux de sécurité et de santé au travail chargés de veiller à ce que les travailleurs essentiels bénéficient de conditions de travail sûres.

⁴⁷ Les Philippines, la Malaisie, le Viet Nam et la Thaïlande suspendent leurs services de taxi, jugés non essentiels. Jaspal Singh: «UITP Contribution» What Are Transportation Regulators Doing to Respond to COVID-19? Webinaire organisé par l' International Association of Transport Regulators, 30 avril 2020

► 3. Outils et réponses de l'OIT

Outils et normes internationales du travail

Les normes internationales du travail constituent un socle fiable et éprouvé pour des réponses stratégiques centrées sur une reprise durable et équitable⁴⁸. Les normes internationales du travail ainsi que l'Agenda du travail décent de l'OIT et ses quatre piliers – création d'emploi, protection sociale, dialogue social et droits au travail – sont les fondements du Programme de développement durable à l'horizon 2030⁴⁹. Une série de normes relatives à la sécurité et à la santé au travail de même que d'autres normes de l'OIT ont déjà été mentionnées précédemment. Vous trouverez ci-après encore d'autres ressources.

En 2015, la Conférence internationale du Travail a adopté la [recommandation \(n° 204\) sur la transition de l'économie informelle vers l'économie formelle, 2015](#), qui peut en grande partie s'appliquer à l'emploi dans les services de transport urbain de passagers. En outre, la [recommandation \(n° 202\) sur les socles de protection sociale, 2012](#), et la [convention \(n° 102\) concernant la sécurité sociale \(norme minimum\), 1952](#), fournissent des orientations sur la mise en place et le maintien de systèmes complets de protection sociale, notamment de socles de protection sociale, aux fins de prévenir les crises, de favoriser la reprise et de renforcer la résilience.

L'OIT a qualifié de «[fondamentales](#)» huit [conventions](#) qui traitent de questions considérées comme des principes et des droits fondamentaux au travail: liberté syndicale et reconnaissance effective du droit de négociation collective; élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire; abolition effective du travail des enfants; et élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession. L'OIT a en outre publié une note intitulée «[Normes de l'OIT et COVID-19](#)», qui est une compilation des réponses aux questions les plus fréquemment posées à propos des normes internationales du travail et du COVID-19.

La [recommandation \(n° 205\) sur l'emploi et le travail décent pour la paix et la résilience, 2017](#), s'applique à tous les secteurs et reconnaît le rôle de services publics accessibles et de qualité dans le redressement de l'économie. L'OIT a publié des

orientations ainsi qu'une série de notes techniques et sectorielles sur la pandémie de COVID-19, qui reposent sur quatre axes essentiels de son cadre politique. La note de synthèse de l'OIT intitulée «[Un cadre politique pour affronter les répercussions socio-économiques de la crise du COVID-19](#)» fournit d'autres indications pour mieux comprendre ces quatre axes.

Les [conclusions concernant la promotion d'entreprises durables \(2007\)](#) fournissent des conseils pour créer un environnement favorable aux entreprises durables. Elles comportent une série de conditions fondamentales liées entre elles et se renforçant mutuellement, considérées comme essentielles pour créer un environnement qui «stimule l'investissement, l'esprit d'entreprise, les droits des travailleurs, ainsi que la création d'entreprises durables, leur croissance et leur maintien, en équilibrant les besoins et en conciliant les intérêts de l'entreprise et l'aspiration de la société à suivre un modèle de développement respectant les valeurs et les principes du travail décent, la dignité humaine et la durabilité de l'environnement».

Le guide «[Reprendre le travail en toute sécurité – Guide sur la prévention du COVID-19 à l'intention des employeurs](#)» a été élaboré par le Bureau des activités pour les employeurs (ACT/EMP) de l'OIT. Il contient des recommandations sur les mesures pratiques et les méthodes à mettre en œuvre en matière de santé et de sécurité pour la prévention du COVID-19. Il a pour objet de fournir aux employeurs des orientations et des informations générales sur la manière de prévenir la propagation du COVID-19 sur les lieux de travail et de permettre aux travailleurs de revenir au travail en toute sécurité, tout en réduisant au minimum le risque de contamination. Il contient aussi des idées sur la façon de préserver la santé mentale et le bien-être des travailleurs pendant la pandémie.

Ressources sectorielles de l'OIT

S'il n'existe aucune norme de l'OIT spécifiquement consacrée à l'ensemble des moyens de transport public urbain, tous les travailleurs des transports n'en sont pas moins couverts par les principes et droits fondamentaux au travail ainsi que par de

48 BIT: «[L'importance des normes internationales du travail en cas de crise de santé publique](#)» (vidéos), 27 mars 2020.

49 Communiqué de presse des Nations Unies: [President Stresses Central Role of Decent Work in Fighting Poverty, Inequality, as General Assembly Marks International Labour Organization Centenary](#) (faire défiler la page jusqu'à l'intervention du Guy Ryder), 10 avril 2019

► **Note de synthèse sectorielle de l'OIT:**

Le COVID-19 et les services de transport urbain de passagers

nombreuses autres conventions de l'OIT, pour autant qu'elles aient été ratifiées, qui traitent de sujets importants tels que la sécurité et la santé au travail, le temps de travail ou la sécurité sociale. Les Etats ont le devoir de veiller à ce que les principes et droits fondamentaux au travail ainsi que les conventions du travail internationales ratifiées s'appliquent à l'ensemble des travailleurs et les protègent.

Un certain nombre de commissions et réunions de l'OIT ont débattu de questions et publié des orientations concernant les conditions de travail des conducteurs de véhicules de transport urbain, qui pourraient être utiles dans le cadre des actions menées pour les protéger dans le contexte de la pandémie de COVID-19⁵⁰. Les principaux instruments applicables au secteur sont:

- la [convention \(n° 153\) sur la durée du travail et les périodes de repos \(transports routiers\), 1979](#), et la recommandation (n° 161) la durée du travail et les périodes de repos (transports routiers), 1979, qui fixent des normes de référence relatives à la durée du travail et à la durée de conduite dans le secteur des transports routiers; et
- la [recommandation \(n° 82\) sur l'inspection du travail \(mines et transport\), 1947](#), qui demande aux gouvernements de soumettre les entreprises de transport à des services d'inspection du travail appropriés en vue d'assurer l'application des dispositions légales relatives aux conditions de travail et à la protection des travailleurs dans l'exercice de leur profession.

Une [Réunion technique sur l'avenir du travail décent et durable dans les services de transport urbain](#) est programmée pour février 2021⁵¹.

Informations complémentaires

La page Web de l'OIT, [COVID-19 et le monde du travail: Impact sectoriel, réponses et recommandations](#), propose des liens et des ressources clés, en particulier:

- [Outils et instruments sectoriels de l'OIT](#)
- [Déclarations conjointes et appels à l'action pour la lutte contre le COVID-19](#), et
- [COVID-19: Partenariats de l'OIT pour lutter contre le virus, secteur par secteur](#).

50 BIT: [Le chemin du dialogue social: Un recueil de textes de l'OIT dans le secteur du transport routier \(1938-2015\)](#), 2019.

51 Sous réserve de la décision du Conseil d'administration du BIT.

Coordonnées

Organisation internationale du Travail
Route des Morillons 4
CH-1211 Genève 22
Suisse

Département des politiques sectorielles
E: covidresponsesector@ilo.org