



CONFÉRENCE DE L'ITF SUR LE CHANGEMENT CLIMATIQUE **MEXICO**
4 AOÛT 2010

DOCUMENT DE DISCUSSION

TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS ET CHANGEMENT CLIMATIQUE : VERS UNE MOBILITÉ DURABLE, SOBRE EN CARBONE



GRUPE DE TRAVAIL DE L'ITF SUR LE
CHANGEMENT CLIMATIQUE EN COLLABORATION AVEC LE

GLOBAL LABOR INSTITUTE (GLI), SCHOOL OF INDUSTRIAL AND LABOR RELATIONS, UNIVERSITÉ CORNELL







REMERCIEMENTS

Ce document de discussion a été préparé par le Groupe de travail de l'ITF sur le changement climatique en collaboration avec le Global Labor Institute (GLI), School of Industrial and Labor Relations, Université Cornell, New York.

Le Groupe de travail de l'ITF sur le changement climatique est présidé par Asbjørn Wahl du syndicat norvégien Fagforbundet et compte des représentants des affiliés suivants parmi ses membres :

MUA, Australie
SATAWU, Afrique du Sud
TCU, États-Unis
TWU, États-Unis
VIDA, Autriche

L'ITF remercie chaleureusement Sean Sweeney et Lara Skinner du Global Labor Institute (Université Cornell), chargés d'aider le Groupe de travail de l'ITF sur le changement climatique dans ses travaux de recherche et de rédaction. Leurs idées, leurs connaissances, leurs compétences et leur engagement vis-à-vis des enjeux climatiques et de la justice sociale sont venus enrichir une démarche aussi stimulante que complexe dont l'aboutissement est cet excellent document de discussion !

INTRODUCTION

Le changement climatique est le plus grand défi auquel la civilisation humaine ait jamais été confrontée. L'activité économique humaine a provoqué un tel rejet de gaz carbonique (CO₂) et d'autres gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère qu'un réchauffement de la planète très marqué est déjà en cours. En tant que société, ce n'est qu'en procédant à une réduction drastique de ces émissions que nous pourrions espérer éviter des changements climatiques potentiellement catastrophiques. De plus, les émissions imputables aux transports augmentent plus rapidement que les émissions provenant de tout autre secteur et, dans certains cas, l'augmentation des émissions issues des transports vient neutraliser les réductions d'émissions réalisées dans d'autres secteurs. La réduction des émissions imputables aux transports présente un ensemble de difficultés uniques et redoutables.

La bonne nouvelle pour les travailleurs des transports, c'est qu'en abordant sérieusement la question de la réduction des émissions, on créera de nouvelles possibilités d'emploi de qualité, notamment dans les transports publics, les chemins de fer (transport de passagers et de marchandises), les infrastructures de transport, la réfection des routes, ainsi que dans le développement de technologies de transport propres.¹ Mais l'absence de mesures pour lutter contre le changement climatique aura l'effet inverse. Le rapport Stern, étude phare sur les conséquences économiques du changement climatique réalisée en 2007, a conclu que, si rien n'est rien fait pour l'endiguer, le réchauffement de la planète provoquera une vaste crise économique, comparable aux effets conjugués des deux guerres mondiales et de la Grande dépression du siècle dernier.² Les pertes d'emplois et les conséquences pour les travailleurs et les communautés seront probablement catastrophiques – infiniment plus que l'impact des mesures nécessaires pour réduire les

émissions.

Mais il faut savoir que le changement climatique n'est pas un problème à venir ; il a déjà de vastes répercussions sur la vie et les moyens d'existence de millions et de millions de gens. Déjà, 150 millions de personnes peuvent être considérées comme des « réfugiés climatiques », condamnés au déracinement par suite de mauvaises récoltes, d'inondations, de la sécheresse et d'autres changements. Quand on sait que, sur la période 2000-2004, 262 millions de personnes en moyenne ont été touchées chaque année par des catastrophes liées au climat, on mesure l'ampleur de la menace.³

Malheureusement, la lutte pour la réduction des émissions reste encore à engager sérieusement, et le temps commence rapidement à nous manquer. Les émissions augmentent au plan mondial et le rythme de l'accroissement des émissions provenant des transports s'accélère. Or la communauté scientifique s'accorde à penser que la planète dispose peut-être d'une décennie pour commencer à réduire les émissions. Et, particulièrement pour les pays du Sud, des approches permettant aux régions et pays vulnérables de s'adapter au changement climatique qui s'opère déjà doivent être adoptées. Comme pétrole et gaz naturel ne sont pas des ressources inépuisables, et comme le charbon n'est disponible que dans certaines régions du monde (principalement en Chine, aux États-Unis et dans une poignée d'autres pays), la transition des combustibles fossiles vers une nouvelle économie de l'énergie devra se produire tôt ou tard.⁴ En raison du changement climatique, nous ne pouvons pas attendre l'épuisement des combustibles fossiles pour engager la transition. Cette transition doit être équitable pour les travailleurs et les communautés, et être planifiée et mise en œuvre sur plusieurs décennies.

¹ Voir Deuxième partie pour des citations d'études qui examinent les conséquences d'une mobilité sobre en carbone sur l'emploi

² Stern, N. (2006). "Stern Review on The Economics of Climate Change (pre-publication edition). Executive Summary". HM Treasury, Londres. Archivé à partir de l'original le 31-01-2010 <http://www.webcitation.org/5nCeyEYJr>. Accédé 01-2010

³ CSI (Guy Ryder), Déclaration des fédérations syndicales internationales sur le changement climatique. http://www.global-unions.org/IMG/pdf/GreenGrowth_Web.pdf

⁴ Voir Agence internationale de l'énergie. 2007. Oil Supply Security 2007: Emergency Response of IEA Countries. Organisation de coopération et de développement économiques et Agence internationale de l'énergie, Paris.

Les affiliés de l'ITF ont pris part à une série d'initiatives visant à maîtriser ainsi qu'à réduire les émissions provenant des transports et vont continuer de le faire. Les efforts engagés directement et indirectement pour contribuer à la réduction des émissions cadrent absolument avec l'engagement pris par l'ITF d'aider à mettre en place un système de transport véritablement durable offrant des emplois de qualité aux travailleurs dans tous les secteurs des transports et favorisant une mobilité pour tous qui soit à la fois sûre, abordable, responsable et durable. Toutefois, il est essentiel que ces efforts soient basés sur une évaluation claire et détaillée des enjeux du changement climatique, sur une connaissance des solutions climatiques réelles et potentielles faisant intervenir les transports et d'autres secteurs clés de l'économie, et également sur une bonne compréhension des stratégies que les affiliés de l'ITF peuvent adopter pour faire changer les choses. Ce document a pour objet de présenter un cadre de discussion aux futurs travaux de l'ITF sur le climat suivant ces principes.

L'ITF, de même que ses alliés des mouvements syndical et social, ne doit pas laisser aux gouvernements et aux employeurs le soin de proposer ou de concevoir des solutions à la crise climatique. Tout comme les grandes entreprises et les dirigeants politiques n'ont pas su préserver les moyens d'existence des travailleurs et des communautés, ils n'ont pas même commencé à traiter sérieusement le problème de l'augmentation des émissions. Et si ou lorsqu'ils changeront de cap, ils auront besoin de toute l'aide qu'ils pourront trouver auprès des syndicats pour faire face à cet immense défi. À l'heure actuelle, les solutions fondées sur les lois du marché qu'ils proposent pour réduire les émissions n'ont pas encore produit de résultats tangibles, et il y a tout lieu de penser que les émissions ne seront maîtrisées que lorsque la dynamique de l'économie mondiale portée par le profit et la croissance sera stoppée et remplacée par une dynamique de durabilité. Une restructuration en profondeur de la vie politique et économique est donc nécessaire.

Ce document s'inspire de l'expérience et de la réflexion des affiliés de l'ITF et repose également sur le travail considérable déjà accompli par l'ITF et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) pour promouvoir et lutter en faveur d'une

mobilité vraiment durable dans un cadre de justice sociale. Pour de nombreuses organisations syndicales, le changement climatique est un domaine de travail relativement nouveau. Par conséquent, ce qui suit s'apparente davantage à des travaux en cours qu'à un plan d'exécution, mais vise cependant à fournir un cadre de discussion susceptible de guider une réflexion plus approfondie, des actions concrètes et la construction d'alliances de la part des syndicats des transports au plan international.

Une économie vraiment durable, répondant aux besoins et aspirations fondamentaux sans compromettre la capacité de la planète à maintenir la vie et permettant aux générations actuelles et futures de bénéficier d'un environnement sûr et sain : c'est ce que doivent rechercher l'ITF et les syndicats du monde entier. Il est possible que cela nécessite une redéfinition de la notion de richesse, en accordant plus d'importance au temps libre, à une culture riche et diversifiée, à l'épanouissement des communautés, à une vie professionnelle moins stressante et à la qualité des relations personnelles. Une telle société rejeterait la culture de production « juste à temps » et le consumérisme destructeur tout autant qu'elle rejeterait la pauvreté et les conditions d'existence difficiles, qui sévissent aujourd'hui dans de nombreuses régions du monde. Pour la moitié de l'humanité qui vit toujours dans une extrême pauvreté, la tâche à accomplir est double : « décarboner » fortement le développement et traiter en priorité les besoins fondamentaux (emplois décents, soins de santé, éducation, services de qualité et sécurité au sein des communautés, notamment).

Tout en reconnaissant les immenses dangers présentés par le changement climatique, l'ITF doit aussi voir dans la crise une occasion importante pour les syndicats de s'associer entre eux ainsi qu'à d'autres mouvements sociaux pour faire naître un monde différent – un monde qui mettra fin une fois pour toutes aux pratiques abusives dont les personnes, de même que l'environnement, sont couramment la cible. Les solutions politiques et sociales qui doivent être mises en œuvre pour faire face aux causes et aux effets du changement climatique peuvent également servir à redistribuer la richesse plus équitablement et nous permettre ainsi de combattre pauvreté généralisée, malnutrition, chômage, insécurité, santé précaire et autres inégalités sociales dont souffre une grande partie de la population mondiale.

L'ITF doit se joindre à d'autres organisations à travers le monde qui pensent que la crise climatique est si grave que des solutions audacieuses sont requises. L'ITF doit se tenir aux côtés d'un nombre croissant de syndicats et de mouvements sociaux qui comprennent que les émissions de gaz à effet de serre sont le symptôme d'un problème systémique. Ce qui est nécessaire, à notre sens, c'est une nouvelle économie portée par les priorités sociales et environnementales générales, une économie cimentée par la coopération humaine et la solidarité sociale. Notre monde mérite qu'on le défende, pour la présente génération et pour les générations futures. Les efforts à accomplir doivent être guidés par un engagement clair en faveur de l'équité et de la solidarité qui prenne en compte les besoins et les préoccupations des travailleurs des hémisphères Sud et Nord. Toutefois, pour obtenir des résultats, l'implication soutenue de nos membres, de la communauté syndicale internationale et des travailleurs du monde entier sera indispensable. Une autre économie est nécessaire ; elle est aussi possible. L'ITF doit être prête à jouer son rôle.

CE DOCUMENT COMPREND TROIS PARTIES :

1^{RE} PARTIE : L'ENJEU.

Nous faisons le point sur ce que la communauté scientifique pense du changement climatique et sur ce qui doit être fait pour éviter un changement climatique catastrophique. La part de responsabilité du secteur des transports dans le problème des émissions est également analysée. Enfin, cette première partie traite du défi politique auquel nous sommes confrontés et explique pourquoi le combat contre les émissions dans les transports et dans l'ensemble de la société est en train d'être perdu.

2^E PARTIE : LES SOLUTIONS.

Dans cette partie, nous proposons un scénario mondial de réduction spectaculaire des émissions issues des transports, fondé sur le concept « Reduce – Shift – Improve » (réduire, changer, améliorer). Nous examinons trois stratégies principales de réduction des émissions imputables aux transports : réduire les mouvements inutiles de marchandises et de personnes reposant sur des conditions sociales et environnementales non viables ; passer de modes de transport à forte émission de carbone à des modes de transport sobres en carbone, pour les personnes comme pour les marchandises ; et explorer les possibilités technologiques pour réduire les émissions provenant des transports. Ces stratégies intègrent des choix politiques généraux qui s'inscrivent dans la perspective d'une économie prise globalement concernant la réduction des émissions. En tant qu'organisation internationale de travailleurs, nous devons

rechercher des solutions qui fédèrent les travailleurs des pays développés comme des pays en développement, en prenant acte que pays et régions ont des moyens et des responsabilités différents – d'une industrie à l'autre, dans le secteur public comme dans le privé.

3^E PARTIE : LA STRATÉGIE.

Les affiliés de l'ITF doivent participer à un effort mondial et de longue durée pour construire des systèmes de transport vraiment durables, sobres en carbone. Dans cette partie, nous soumettons des idées et des propositions qui cadrent avec les politiques existantes de l'ITF. Ces propositions s'articulent autour de cinq objectifs : promouvoir des politiques et des solutions en matière de protection du climat ; améliorer les conditions de travail et de vie de nos membres ; éduquer et mobiliser nos membres ; augmenter la taille et la force de nos syndicats ; et enfin construire des alliances à long terme avec d'autres mouvements partageant notre vision d'un monde décarboné et durable.

PREMIÈRE PARTIE

L'ENJEU : SCIENCE, POLITIQUE ET TRANSPORT

La communauté scientifique a clairement énoncé ce qui doit être fait pour que la société humaine puisse raisonnablement espérer stabiliser et réduire le réchauffement planétaire et éviter ainsi un changement climatique potentiellement catastrophique. Avant tout, le volume des émissions de gaz à effet de serre (GES) rejeté dans l'atmosphère doit être fortement réduit, et ce rapidement. Selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) de l'ONU, les émissions de GES devront culminer au niveau mondial d'ici 2015 et être réduites de 50 à 80 pour cent à l'horizon 2050 par rapport à 1990. Pour atteindre cet objectif mondial, les nations développées devront avoir réduit leurs émissions de 25-40 pour cent d'ici 2020.¹

Dans les sphères où sont déterminées les politiques climatiques, les conversations se sont principalement concentrées sur la nécessité de limiter le réchauffement climatique à moins de 2 degrés Celsius par rapport à l'ère préindustrielle.²

Cela a fait naître l'idée qu'un réchauffement de 2 degrés était plus ou moins acceptable, et que tout dépassement de cette limite exposait la planète à un grave danger. Or, il convient de rappeler que l'objectif de 2 degrés est essentiellement un concept politique, et non le produit des données scientifiques disponibles. Selon le rapport du GIEC de 2007, une augmentation de la température

d'un degré seulement sera en elle-même très lourde de conséquences. Par exemple, 300 000 personnes mourront du paludisme ; des pénuries aiguës de nourriture frapperont l'Afrique ; les événements climatiques extrêmes seront plus fréquents et la fonte des glaciers s'accélérera. Selon les projections, un réchauffement de 1 à 2 degrés entraînerait une diminution du rendement agricole jusqu'à 50 pour cent dans les tropiques et à basse altitude. Un réchauffement de 1 à 3 degrés se traduirait par un blanchissement

L'ITF doit prendre acte qu'une augmentation de température de 2 degrés en moyenne aura des effets dévastateurs sur les pays et les communautés vulnérables.

généralisé des coraux (jusqu'à 80 pour cent potentiellement), ainsi que par une très forte mortalité de ceux-ci. Si le réchauffement était de 2 degrés environ, le GIEC avertit qu'un milliard de personnes seraient alors frappées par une grave pénurie d'eau, que les écosystèmes des forêts tropicales seraient très durement touchés, que 40 à 60 millions de personnes supplémentaires seraient exposées au paludisme et que 10 millions de personnes seraient menacées par les inondations côtières.

Un réchauffement de seulement 2 degrés provoquerait aussi l'acidification des océans à travers le monde, entraînant ainsi la disparition d'une grande partie du plancton dont les écosystèmes marins sont tributaires.³ Le GIEC constate que la température terrestre a déjà augmenté de 0,7 degré Celsius par rapport à l'ère préindustrielle.⁴ Même si les émissions devaient se stabiliser au niveau de 2000, il est probable que la

¹ Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), Changements climatiques 2007 : rapport de synthèse. Contribution des Groupes de travail I, II et III au quatrième Rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (Genève, Suisse : GIEC) Ci-après : quatrième Rapport d'évaluation (QRE 2007)

² Voir par exemple la déclaration des nations du G8, L'Aquila, Italie, 8 juillet 2009

³ United Kingdom's Royal Society, 'Ocean Acidification Due to Increasing Atmospheric Carbon Dioxide', document de politique, juin 2005

⁴ GIEC, QRE 2007

température augmentera encore de 0,6 degré d'ici à la fin du siècle.⁵

L'ITF doit prendre acte qu'une augmentation de température de 2 degrés en moyenne aura des effets dévastateurs sur les pays et les communautés vulnérables. Actuellement, l'accélération du réchauffement de l'Arctique et les autres impacts climatiques suffisent à indiquer que nous nous trouvons déjà en dehors de la « zone de sécurité » ; des réductions plus drastiques des émissions sont par conséquent nécessaires.⁶

ÉMISSIONS, CROISSANCE ET DÉVELOPPEMENT

La gravité de la crise climatique nous contraint à examiner sous un jour différent et d'un œil critique des concepts comme la croissance et le développement. Deux siècles et demi d'activité économique se sont traduits par le rejet cumulé de plus de 1 800 gigatonnes (Gt) de CO₂ dans l'atmosphère.⁷ La taille de l'économie mondiale a quintuplé depuis 1950. Sur cette période, le nombre de voitures sur les routes a été multiplié presque par huit.⁸ Pour la seule année 2008, 68 millions de véhicules ont été vendus.⁹ Les émissions augmentent avec l'accroissement de la consommation. Dans de nombreux pays, des mesures d'économie ont été introduites ; cela s'est traduit par une consommation énergétique plus faible par unité de croissance, mais cela n'a pas stoppé l'augmentation des émissions. Pour donner un exemple, si l'on suppose une croissance annuelle de 3 pour cent, la consommation énergétique peut n'avoir progressé que de 2 pour cent ; mais le résultat final est le même : les émissions augmentent avec la croissance économique. Sur le plan environnemental, le modèle de développement actuel n'est pas viable.

Le modèle de développement actuel n'est pas non plus viable sur le plan social. La progression de la consommation n'a rien changé au fait qu'environ la moitié de la population mondiale vit toujours avec moins de 2 USD par jour, que près d'un milliard de personnes sont gravement sous-alimentées, et qu'à peu près le même nombre de personnes n'ont pas accès à l'eau potable ni à l'électricité.¹⁰ De plus, ce sont les populations les plus pauvres des régions du monde les plus pauvres qui sont aujourd'hui touchées par le réchauffement climatique et par la dégradation de l'environnement en général. Il est clair que le modèle actuel est dépourvu de mécanismes universels ou fiables permettant une répartition équitable des richesses, et une poursuite de la croissance est peu susceptible de résoudre la plupart des grands problèmes sociaux mondiaux. Au contraire, si la croissance se poursuit, ces problèmes ne feront qu'empirer du fait des dommages économiques provoqués par les perturbations additionnelles infligées à nos éco-

systèmes.¹¹ Nous reviendrons sur le type de croissance qui s'impose – une croissance sociale fondée sur la durabilité environnementale – dans la troisième partie.

LES TRANSPORTS BON MARCHÉ ACCROISSENT LES ÉMISSIONS

L'ITF est tout à fait consciente que depuis près de trente ans, les entreprises multinationales et les dirigeants politiques ont adopté des politiques et des pratiques qui ont conduit à l'accélération des émissions tous secteurs confondus, émissions imputables aux transports en tête. Les transports bon marché sont le nerf de l'économie mondiale libéralisée. C'est en partie en supprimant la réglementation publique des transports, en abaissant la rémunération et les conditions d'emploi des travailleurs des transports et en subventionnant les

Il est clair que le modèle actuel est dépourvu de mécanismes universels ou fiables permettant une répartition équitable des richesses, et une poursuite de la croissance est peu susceptible de résoudre la plupart des grands problèmes sociaux mondiaux.

5 GIEC : http://www.ipcc.ch/publications_and_data/ar4/wg1/en/ch10s10-7.html

6 Le scientifique dont le nom est le plus souvent associé à cette opinion est James Hansen, scientifique à la NASA. Selon Hansen, un réchauffement « sans danger » est de 1,5 degré Celsius maximum.

7 GIEC (2007) Changements climatiques 2007 : rapport de synthèse. Contribution des Groupes de travail I, II et III au quatrième Rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (Genève, Suisse : GIEC)

8 De 1958 à 2008, le nombre de voitures a augmenté de 86 millions à 620 millions. Le nombre de passagers aériens a explosé, passant de 68 millions en 1955 à 2 milliards en 2005. Voir Worldwatch Institute, State of the World Report, 2010.

9 Ibid. p 87).

10 New Economics Foundation, Growth Isn't Working (2006) <http://www.neweconomics.org/publications/growth-isn%E2%80%99t-working>

11 New Economics Foundation, Growth Isn't Possible. (2010) http://www.neweconomics.org/sites/neweconomics.org/files/Growth_Isnt_Possible.pdf

coûts de carburant qu'on est arrivé à cette situation.¹² Le coût environnemental et social des transports bon marché est ensuite payé par les travailleurs et les communautés sous différentes formes : réductions de salaires, travail précaire, longues heures de travail, santé précaire, ainsi que bruit, pollution et aujourd'hui changement climatique.¹³ Bien que les informations disponibles sur la progression mondiale de l'emploi dans les transports soient sommaires, on peut affirmer avec quasi-certitude que le nombre d'emplois dans les transports a très fortement augmenté au cours des vingt dernières années environ. Cependant, l'ITF sait pertinemment que dans la plupart des cas, la qualité des emplois créés dans le secteur des transports est très médiocre du point de vue de la rémunération, de la stabilité et de la sécurité. De plus, parce que les syndicats se battent pour défendre les salaires et conditions de travail des personnels des transports, on s'en prend à eux dans de nombreuses régions du monde. Aux États-Unis, les transporteurs routiers se livrent concurrence non pas en gagnant en efficacité, mais en réduisant les salaires. Depuis le début de la déréglementation en 1980, 79 pour cent des économies de coûts totales peuvent être attribuées aux seules réductions de salaires et d'avantages divers, et la proportion de chauffeurs syndiqués s'est effondrée, passant de 60 pour cent à tout juste 11 pour cent.¹⁴ Dans l'aviation, la récente décision de British Airways de mettre un terme aux billets gratuits ou à tarif préférentiel pour les personnels de cabine est la dernière adjonction à une longue liste de mesures d'économie.¹⁵ En 2005, la société de restauration aérienne Gate Gourmet a recruté des travailleurs non syndiqués dans le but d'écarter le syndicat Transport and General Workers' Union, affilié à l'ITF.¹⁶

Les politiques néolibérales ont par conséquent amplifié le problème des émissions tout comme les problèmes sociaux, et c'est particulièrement vrai dans le cas des transports. L'augmentation de 29 pour cent des émissions issues des combustibles fossiles survenue entre 2000 et 2008 permet d'en juger. Cette augmentation spectaculaire s'explique en partie par l'augmentation du taux de motorisation des pays du Sud et par la forte progression du commerce mondial sur la même période.¹⁷ Selon les estimations, le coût

total du transport de marchandises tous modes de transport confondus représente seulement 5,9 pour cent de la valeur des importations ; le pourcentage est plus faible dans les pays développés (4,8 pour cent) et plus élevé dans les pays en développement (7,7 pour cent).¹⁸ Le faible coût du transport de marchandises est donc un moteur majeur de la mondialisation.

Si une grande attention a été portée à l'augmentation du commerce mondial, il est aussi important de noter que les politiques néolibérales se sont traduites par une augmentation du recours à la forme la plus polluante de transport de marchandises. Par exemple, sous l'effet de subventions et d'infrastructures négligées, le transport routier de marchandises aux États-Unis a augmenté au détriment du transport de marchandises par le rail. Non seulement cette situation entraîne une augmentation des émissions, mais elle compromet également l'efficacité et la sécurité, et la santé publique en fait durement les frais.¹⁹ Aujourd'hui, le système de transport américain émet plus de CO₂ que l'économie tout entière de n'importe quelle autre nation, en dehors de la Chine.²⁰

Dans notre démarche visant à trouver des solutions aux problèmes tant environnementaux que sociaux associés aux systèmes de transport actuels, il est important de reconnaître que l'« impératif de croissance » de l'économie existait bien avant la période néolibérale et se maintiendra même si un changement considérable d'orientation intervenait pour corriger les excès de l'idéologie de l'économie de marché. L'augmentation des émissions et le changement climatique sont donc les symptômes d'une désharmonie profonde entre la dynamique du capitalisme mondial et nos écosystèmes fragiles. La stabilité de l'un paraît incompatible avec celle de l'autre. Donc, tout nouveau cadre politique ne parvenant pas à stopper et à inverser la dynamique systémique favorable à la croissance et à l'accumulation traditionnelles (où seule une minorité profite de la plupart des avantages) ne fera que remplacer un mauvais modèle par un autre.

12 Unite the Union, Sustainable Transport and the Environment, (2009) ; Fédération européenne des travailleurs des transports, Towards a Trade Union Vision on Sustainable Transport (TRUST), document de stratégie, Bruxelles, février 2008.

13 Fédération européenne des travailleurs des transports, document de stratégie TRUST. TRUST recense : allongement du temps de travail voire infraction à la législation existante sur le temps de travail ; augmentation de l'intensité et de la flexibilité du travail ; diminution des salaires en remplaçant des emplois de qualité par des conditions de travail précaires (contrats de travail à temps partiel, à durée fixe ; intérimaires) ; externalisation et sous-traitance ; (faux) travail indépendant ; dumping social en portant atteinte aux normes nationales/régionales ; réduction des investissements dans la formation et l'obtention de qualifications ; réduction des investissements dans les normes de santé et de sécurité ; emploi de ressortissants de l'UE découragé de façon à appliquer les conditions d'emploi et de travail du pays d'origine dans le secteur maritime.

14 David Bensman, "Moving the Goods: The Case for Federal Freight Regulation and Investment" (versions provisoires – projet de document, à venir). Voir aussi Michael Belzer, "Paying the Toll," Economic Policy Institute, 1994. Voir aussi Michael Belzer, "Collective Bargaining under Deregulation: Do the Teamsters Still Count?", Industrial and Labor Relations Review, Volume 48, Issue 4, juillet 1995. Voir aussi Belzer, Sweatshops on Wheels: Winners and Losers in Trucking Deregulation, New York, Oxford University Press, 2000, p. 100 ; "Media Note," American Trucking Association, <http://www.truckline.com/StateIndustry/Documents/ATA/DriverShortageStudy05.pdf>, accédé le 19 fév. 2009.

15 Unite the Union, http://www.uniteunion.com/news_events/latest_news/ba_bullying_backfiring_as_crew.aspx

16 Voir ITF, <http://www.itfglobal.org/solidarity/gategourmet.cfm>

17 Corinne Le Quééré, Michael R. Raupach, Josep G. Canadell, Gregg Marland et al., "Trends in the sources and sinks of carbon dioxide," Nature Geoscience 2, 831 - 836 (2009) Publié en ligne, novembre 2009, <http://www.nature.com/ng/geojournal/2/n12/abs/ng689.html>

18 CNUCED, Étude sur les transports maritimes 2007, NY, Genève

19 Transportation for America, voir aussi Bensman, PROJET DE DOCUMENT

20 Transportation for America, Platform, Page 22 cité par Bensman, PROJET DE DOCUMENT

ATTÉNUATION ET ADAPTATION

Dans le domaine de la politique climatique, on parle d'« atténuation » pour désigner les mesures et les actions engagées afin de réduire les émissions, tandis que le terme « adaptation » désigne les efforts consentis pour minimiser les effets du réchauffement climatique. Une adaptation est nécessaire étant donné que le changement climatique est déjà en marche. Ses impacts sont d'ailleurs déjà ressentis par des millions de gens, particulièrement dans les pays les plus pauvres. Les personnes démunies et les femmes sont particulièrement touchées par les mauvaises récoltes, la propagation de maladies mortelles comme le paludisme et d'autres événements de ce type. La fonte des glaciers conduit à des difficultés d'approvisionnement en eau potable l'été ; la sécheresse perturbe l'agriculture et l'élévation du niveau de la mer fait des ravages au sein des communautés côtières. Ces conséquences particulières du réchauffement climatique et les autres se traduisent par une augmentation du nombre de « réfugiés climatiques » déplacés, contraints d'essayer de s'établir ailleurs et d'y survivre. Ces communautés souffrent d'une double injustice : elles n'ont pas provoqué le réchauffement climatique, mais sont les premières à en subir les effets. Dans les décennies à venir, ces effets iront en s'amplifiant et toucheront un bien plus grand nombre de personnes.

Ce document traite principalement de l'atténuation – c'est-à-dire des moyens de réduire les émissions – bien que l'ITF doive reconnaître l'importance de l'adaptation et ses conséquences pour les travailleurs des transports et pour la civilisation humaine en général. Les systèmes de transport devront sans aucun doute mieux résister au climat dans les années à venir, et il faut que des politiques soient élaborées dès maintenant pour faire en sorte que les infrastructures

construites aujourd'hui soient en mesure de supporter des températures plus élevées et des phénomènes météorologiques plus extrêmes. Il est donc clairement nécessaire, tant sur le plan scientifique qu'humain, de réduire les émissions tout en se préparant adéquatement aux défis et aux perturbations engendrés par le réchauffement de la planète.

RESPONSABILITÉS DES PAYS DÉVELOPPÉS ET EN DÉVELOPPEMENT

Le débat mondial sur la réduction des émissions s'est orienté sur la détermination des engagements nationaux pertinents par rapport à cette réduction, ainsi que sur la détermination des taux de réduction incombant à chacun, et selon quel calendrier. Selon les termes de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), les gouvernements doivent agir pour protéger le climat « sur la base de l'équité et en fonction de leurs responsabilités communes mais différenciées et de leurs capacités respectives ». ²¹ Concernant les responsabilités, les pays riches produisent aujourd'hui plus de 60 pour cent des émissions annuelles, bien que 20 pour cent seulement de la population mondiale vive dans ces pays. De plus, le cycle de vie du CO₂ est tel que tout carbone ayant été rejeté dans l'atmosphère au cours des décennies précédentes aura un impact sur notre climat pendant un siècle environ. Les pays développés sont donc responsables de 80 pour cent des émissions cumulées à l'origine du changement climatique présent et à venir. Depuis 1950, les États-Unis ont rejeté un total cumulé d'environ 50,7 milliards de tonnes de carbone, alors que la Chine (4,6 fois plus peuplée) et l'Inde (3,5 fois plus peuplée) n'en ont rejeté que 15,7 et 4,2 milliards de tonnes respectivement. ²² Outre cette double responsabilité reflétée dans les chiffres des émissions annuelles et cumulées, les pays développés disposent

Les pays développés sont donc responsables de 80 pour cent des émissions cumulées à l'origine du changement climatique présent et à venir.

21 CCNUCC

22 World Resources Institute, "Climate Change and Developing Countries", voir : <http://archive.wri.org/page.cfm?id=1284&z=>

également de plus grandes capacités politiques, technologiques et financières pour réduire les émissions que beaucoup de pays en développement.

Cependant, l'augmentation des émissions est également rapide dans les grands pays en développement. C'est aujourd'hui la Chine qui rejette le plus d'émissions, et les pays en développement seront responsables de la majeure partie de l'augmentation des émissions à l'avenir. La lutte contre le changement climatique nécessitera donc des actions de la part des pays en développement afin de ralentir leurs trajectoires d'émissions dans un premier temps, puis de réduire leurs émissions à plus longue échéance.

Tandis que les responsables politiques ont des discussions au sujet des émissions et pour savoir qui doit consentir quelles réductions, les émissions quant à elles continuent d'augmenter. Entre 1990 et 2007, les émissions mondiales de CO₂ ont augmenté de 19 pour cent. Cette augmentation a été stimulée par la montée en flèche des émissions en Chine (hausse de 73 pour cent) et en Inde (hausse de 88 pour cent), ainsi qu'aux États-Unis (hausse de 20 pour cent) et au Japon (hausse de 15 pour cent) dans une moindre mesure. Les émissions européennes (pays de l'Union monétaire européenne) ont grimpé de 3 pour cent sur la même période.²³ Malgré leur croissance rapide en Inde et en Chine, les émissions par tête restent encore très inférieures à celles de l'Europe et des États-Unis. Les combustibles fossiles demeurent la source d'énergie dominante et sont à l'origine de 66 pour cent de la production d'électricité dans le monde.

CONTRIBUTION DES TRANSPORTS AUX ÉMISSIONS

Il est important que les syndicats des transports sachent

clairement quelle est la contribution des transports au volume global d'émissions, y compris le rôle joué par différents modes de transport aujourd'hui et à l'avenir, et ce qui peut être fait pour réduire les émissions. De plus, il est nécessaire de considérer l'économie dans son ensemble pour identifier les liens entre les émissions dues aux transports et les mécanismes de l'économie.

Selon le GIEC, les émissions dues aux transports représentent actuellement 13,1 pour cent du total des émissions de GES. Dans les économies à revenu élevé, la part des émissions de GES imputable aux transports est encore plus élevée : 26 pour cent aux États-Unis et près de 19 pour cent dans l'Union européenne. Il est à

Selon le GIEC, les émissions dues aux transports représentent actuellement 13,1 pour cent du total des émissions de GES. Dans les économies à revenu élevé, la part des émissions de GES imputable aux transports est encore plus élevée

souligner que les émissions issues des transports ont augmenté de 120 pour cent au cours des 30 dernières années et qu'elles augmentent dans toutes les régions du monde.²⁴ Le secteur des transports est également celui dont la consommation énergétique augmente le plus rapidement dans les pays en développement.²⁵ Le GIEC et les décideurs qui élaborent les politiques climatiques admettent déjà que la réduction des émissions liées aux transports est une difficulté particulièrement épineuse. Non seulement les émissions liées aux transports augmentent plus vite que dans tout autre secteur, mais les progrès technologiques ne sont dans le meilleur des cas qu'une arme dans la guerre contre les émissions, et non une stratégie – un fait reconnu par le GIEC lui-même.²⁶ Celui-ci conclut : « Seuls des changements radicaux dans le domaine de la croissance économique, des modifications de comportement majeures et/ou une intervention politique importante permettraient une réduction substantielle des émissions de GES dues aux transports. »²⁷

La Figure 1 montre la forte progression de la

23 Banque mondiale, 2007 <http://siteresources.worldbank.org/INT/DATASTAT/64199955-1178226923002/21322619/LGDB2007.pdf>

24 Programme de développement de l'ONU, Human Development Report, 2007/8. Voir aussi Comité exécutif de l'ITF avril 08/9(b)

25 Unite the Union, Sustainable Transport and the Environment, (2009) PROJET DE DOCUMENT page 11

26 GIEC, cité par UNEP, http://www.grida.no/publications/other/ipcc_sr/?src=/Climate/ipcc/tectran/166.htm

27 GIEC Transport and its Infrastructure, 2007: 336

28 IEA, 2006c : Bilans énergétiques des pays non-membres de l'OCDE, 2003-2004. Agence internationale de l'énergie, Paris, 468pp.
IEA, 2006d : Émissions de CO₂ dues à la combustion d'énergie 1971-2004. Agence internationale de l'énergie, Paris, 548pp.

29 Conseil mondial des affaires sur le développement durable. Les enjeux de la mobilité durable (2004)

FIGURE 1 : CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE ET ÉMISSIONS DE CO₂ DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS. (SOURCE IEA, 2006C, D)²⁸

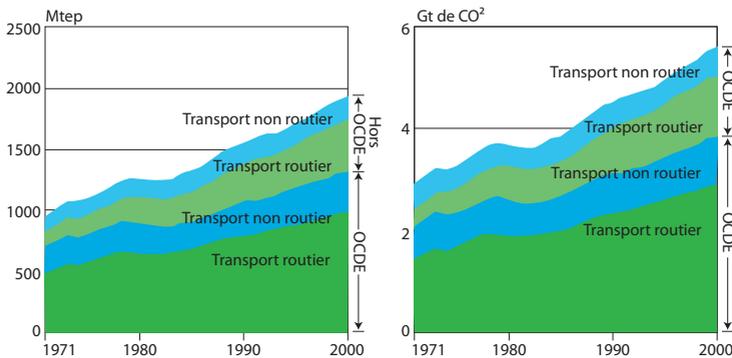


FIGURE 3 : PROJECTIONS DE LA CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE DANS LES TRANSPORTS PAR RÉGION ET PAR MODE DE TRANSPORT. (SOURCE: WBCSD, 2004A).²⁹

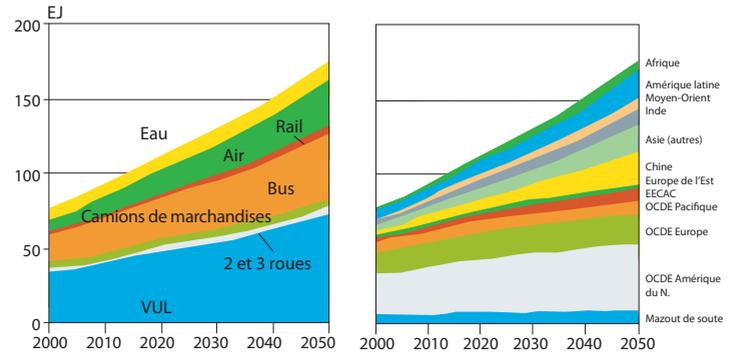
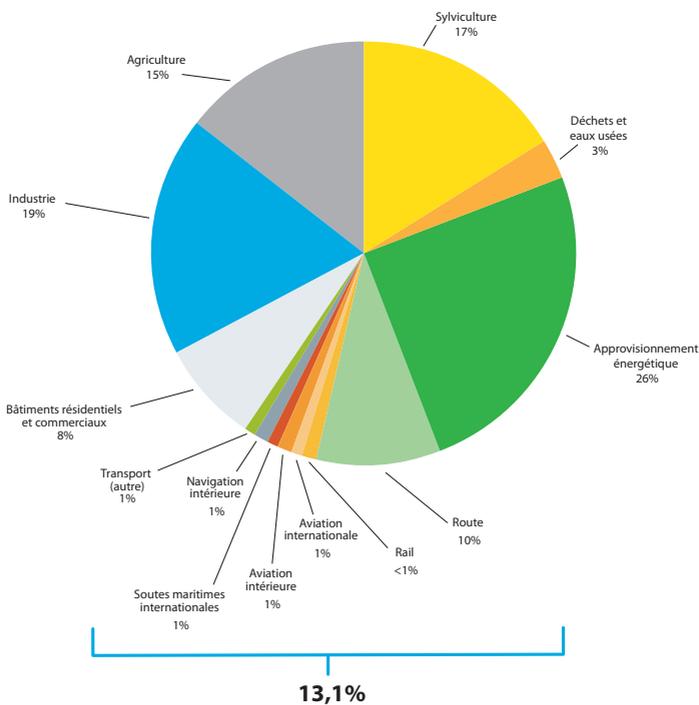


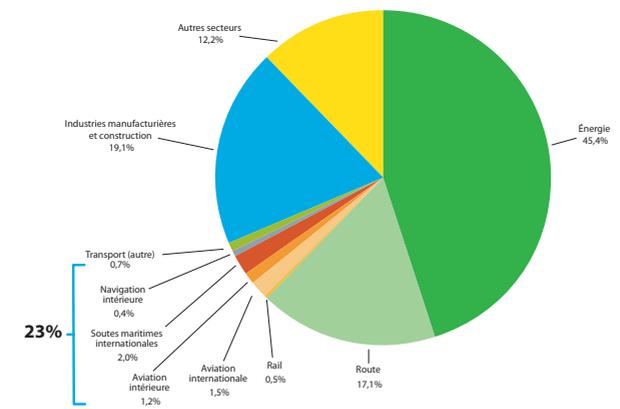
FIGURE 2 : ÉMISSIONS DE CO₂ PAR SECTEUR ET ÉMISSIONS DE CO₂ DUES À LA COMBUSTION D'ÉNERGIE

(SOURCES : IEA 2007 ET RAPPORTS NATIONAUX COMMUNIQUÉS À LA CCNUCC)

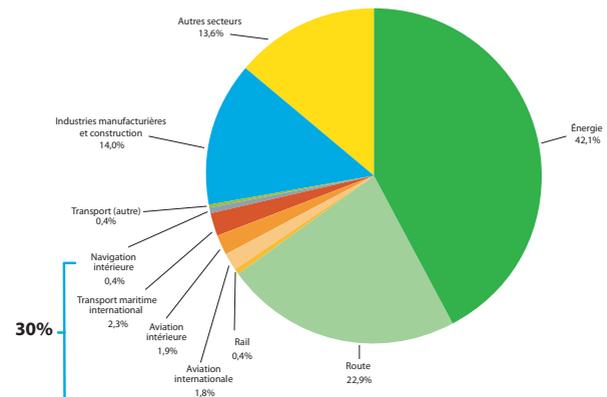
ÉMISSIONS MONDIALES DE GES PAR SECTEUR : 2004



ÉMISSIONS DE CO₂ DUES À LA COMBUSTION D'ÉNERGIE : 2008



OCDE (49,6% DES ÉMISSIONS MONDIALES DE CO₂ DUES À LA COMBUSTION D'ÉNERGIE)



consommation énergétique et des émissions dans les transports routiers et non routiers de 1971 à 2000, pour les pays de l'OCDE et pour les pays hors de l'OCDE.

Comme le montre clairement la Figure 1, les pays développés de l'OCDE, s'ils représentent environ 20 pour cent de la population mondiale, sont responsables de la majorité des émissions liées aux transports – les deux tiers du total environ. Par ailleurs, le transport routier représente actuellement 74 pour cent de toutes les émissions issues des transports et le rapport entre émissions dues au transport routier et émissions dues au transport non routier est semblable dans les pays développés de l'OCDE et dans les pays en développement. En outre, les émissions issues du transport routier de marchandises progressent plus rapidement que celles provenant du transport de passagers.

Le reste des émissions liées aux transports émane de plusieurs secteurs. L'aviation intérieure et internationale représente 12 pour cent du total, et ces émissions augmentent également rapidement. Les émissions issues du transport maritime et du transport par voie navigable s'établissent actuellement à 10% du total. Le rail représente 2% des émissions selon l'IEA.

Les Figures 2 et 3 montrent que la contribution du transport aux GES et à la consommation énergétique est considérable et croissante. Les activités de transport sont responsables de 13,1 pour cent de toutes les émissions de GES et de 23 pour cent des émissions de CO₂ dues à la combustion d'énergie fossile (30 pour cent dans les pays de l'OCDE).

Les données présentées ci-dessus permettent d'avoir une vue d'ensemble claire. Les émissions issues des transports et d'autres secteurs augmentent globalement et dans la plupart des pays du monde. Les émissions liées aux transports augmentent plus rapidement que les émissions dans leur ensemble. Et près de 75 pour cent des émissions issues des transports proviennent du transport routier – voitures et camions, en particulier. La motorisation rapide des pays du Sud est en train de s'opérer et, si rien n'est fait pour la maîtriser, les émissions issues des transports continueront d'augmenter.

INSTITUTIONS ET POLITIQUES INTERNATIONALES

Pour pouvoir faire face aux enjeux climatiques, il faut notamment reconnaître que les efforts entrepris, y compris récemment, en matière de réduction des émissions ont échoué et vont probablement continuer d'échouer, et qu'une nouvelle approche est indispensable. Ce n'est pas, comme on le dit souvent, une simple question de « volonté politique ». Le problème est systémique : nous vivons dans une économie stimulée par la croissance, le profit, la concurrence et la consommation. Ces dynamiques déterminent les choix politiques qui interviennent dans le cadre d'un système économique qui n'est absolument pas viable.

D'importantes institutions politiques et financières comme la Banque mondiale et le Fonds monétaire international reflètent les contradictions. Ces institutions prennent acte du changement climatique, mais continuent de promouvoir une mondialisation néolibérale alimentée par le commerce qui a vu les émissions s'accroître ces dernières années.³⁰ Dans son rapport de 2006 intitulé *Transport for Development*, la Banque reconnaît la gravité du problème des émissions, mais prône avec conviction des solutions technologiques propres à améliorer l'efficacité énergétique. Malheureusement, le rapport prescrit ensuite une série de politiques qui aura pour résultat la construction excessive de routes, un nombre accru de véhicules sur les routes, une recrudescence du transport international de marchandises et donc un développement du transport maritime et du trafic aérien. Tout cela conduit à une augmentation des émissions, et non à une réduction. Le modèle de développement de la Banque mondiale contribue par ailleurs à la déforestation et au fait que les populations s'éloignent de l'agriculture à petite échelle, ce qui, du même coup, réduit fortement la capacité de la Terre à absorber le carbone de l'atmosphère.³¹ De même, concernant les engagements politiques qui avaient été pris par l'UE en faveur du transport durable, les objectifs n'ont pas été atteints ni les échéances respectées, car en poussant à davantage de libéralisation économique, on anéantit tout progrès

³⁰ Selon Frances C. Moore (2007) du Earth Policy Institute, « les émissions issues de la combustion d'énergie fossile ont atteint le chiffre record de 8,38 gigatonnes de carbone (GtC) en 2006, soit une progression de 20 pour cent par rapport à 2000. Les émissions ont connu une augmentation annuelle de 3,1 pour cent entre 2000 et 2006, plus du double de leur taux de croissance dans les années 1990. Les émissions de dioxyde de carbone augmentent régulièrement depuis 200 ans, c'est-à-dire depuis le commencement de la combustion d'énergie fossile à grande échelle au début de la révolution industrielle. » Voir <http://www.earthpolicy.org/index.php?indicators/CS2/>

³¹ Banque mondiale, *Transport Sector Board, "Safe, Clean and Affordable...Transport for Development: An Update on the World Bank's transport sector priorities for the period 2007-2013."* (Automne 2006) Banque mondiale, Washington, D.C.

éventuel dans le sens du développement durable.³² Les projets de la Banque mondiale se sont heurtés à une opposition et à une résistance farouches dans de nombreux pays, et ces dernières années, ces réactions ont contraint la Banque à admettre que la libéralisation et la privatisation ne fonctionnaient pas toujours, et que le secteur public avait effectivement un rôle important à jouer en matière de prestation de services de transport. L'approche néolibérale est cependant toujours de mise pour la Banque ; un changement de cap décisif est donc clairement nécessaire.³³

IMPASSE POLITIQUE

La quête d'une croissance, d'une consommation et d'un profit toujours accrus explique pourquoi les efforts politiques engagés pour lutter contre le réchauffement climatique restent à la traîne par rapport aux impératifs scientifiques et aux possibilités techniques. Ce qui doit être fait, et qui peut l'être, ne l'est tout simplement pas. Les émissions continuent d'augmenter alors même que les données scientifiques expliquant ce qui arrive à notre climat sont de plus en plus alarmantes. Si une partie des pays développés auxquels il avait été donné mandat de réduire leurs émissions aux termes de l'accord de Kyoto atteindront probablement leurs objectifs (collectivement, une réduction de 5,2 pour cent par rapport aux niveaux de 1990) à l'échéance 2012³⁴, les pays auxquels l'accord de Kyoto imposait un objectif représentaient seulement 20 pour cent des émissions mondiales en 2005. Les accomplissements de certains pays doivent donc être replacés dans un contexte d'accélération des niveaux d'émissions, particulièrement pendant la période qui a précédé la récession de 2008, et de rapports scientifiques beaucoup plus alarmants quant à la gravité de la crise climatique.³⁵

À l'approche de la date d'expiration de l'accord de

Kyoto (2012), les efforts politiques visant à faire participer davantage de pays aux initiatives de réduction des émissions et à concrétiser le type de réductions pouvant effectivement contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique se sont heurtés à de graves difficultés. Le sommet de l'ONU à Copenhague en 2009 n'a pas abouti à un accord mondial équitable et

Il est clair que le modèle actuel est dépourvu de mécanismes universels ou fiables permettant une répartition équitable des richesses, et une poursuite de la croissance est peu susceptible de résoudre la plupart des grands problèmes sociaux mondiaux.

juridiquement contraignant et, à ce jour, le processus de l'ONU est en péril. L'« accord de Copenhague » distribué à la fin de la conférence (s'il a été « pris note » de cet accord, il n'a pas été approuvé en tant que document CCNUCC) n'est pas parvenu à établir d'objectifs solides à base scientifique pour les émissions. Par ailleurs, les engagements nationaux pris en matière de réduction d'émissions dans le cadre de l'accord ont eu tendance à se situer très en deçà de ce que la communauté scientifique juge indispensable, et ces engagements eux-mêmes restent bien sûr à se matérialiser.

AVIATION ET TRANSPORT MARITIME

Afin de s'attaquer aux émissions dues à l'aviation et au transport maritime (qui ne sont pas couvertes par le protocole de Kyoto ni par des engagements nationaux), l'ONU s'est associée à l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) et à l'Organisation maritime internationale (OMI). La CCNUCC a exprimé ouvertement son impatience vis-à-vis de l'OMI et de l'OACI du fait de leur inertie sur la question des émissions, et elle s'est engagée à inclure le transport maritime et l'aviation dans le traité post-2012. Cependant, ni le transport maritime ni l'aviation ne sont évoqués dans l'accord de Copenhague.

De son côté, l'OACI a souligné les progrès réalisés par l'aviation au cours des 40 dernières années pour réduire l'impact des émissions issues des moteurs. En

32 Comme le note le rapport TRUST de l'ITF, « Le développement de la conteneurisation dans le transport de marchandises, ou la création de systèmes de hubs dans celui de voyageurs, conduit à une segmentation de la chaîne de transport entre différents modes. Un conteneur utilisera successivement un ou plusieurs trains, bateaux ou avions, péniches, camions d'un bout à l'autre de sa chaîne de transport alors qu'un voyageur pourra utiliser des voitures ou des taxis, des trains, des métros, des autobus et/ou des avions d'un bout à l'autre de son voyage. Les entreprises de transport, afin d'en maîtriser toute la chaîne, se veulent de plus en plus multimodales. À l'encontre d'une logique de réseaux, la recherche de la rentabilité à court terme et la dérégulation ont renforcé les transferts modaux vers le tout à la route. Re-réguler c'est réhabiliter les politiques publiques, du niveau local au niveau global, pour qu'au sein des chaînes de transport, les transferts modaux vers les modes les plus pertinents sur le plan économique, écologique et social soient favorisés. » ITF, TRUST, op. cit.

33 Banque mondiale, "Safe, Clean and Affordable..." op. cit. Comme la Banque mondiale le souligne également, les investissements dans les transports en Amérique latine se sont effondrés par rapport à leur niveau des années 1980 – cette région a privatisé la plupart de ses chemins de fer et de ses ports. Voir aussi ITF, "Comments on the World Bank draft paper, Safe, Clean and Affordable: Transport for Development". (juillet 2006) p 3

34 Le protocole de Kyoto a vu les pays industrialisés (dits « pays visés à l'annexe I ») s'engager à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre d'ici 2012 de 5,2 pour cent par rapport aux niveaux de 1990.

35 Pour la date des objectifs de Kyoto, voir : <http://www.pbl.nl/en/dossiers/COPI3Bali/moreinfo/Industrialised-countries-will-collectively-meet-2010-Kyoto-target.html>

octobre, une réunion de haut niveau des 190 États membres de l'OACI représentant 93 pour cent du trafic aérien commercial mondial a débouché sur un accord visant à réduire encore l'impact de l'aviation sur le changement climatique. Concernant l'avenir, l'OACI vise à atteindre un objectif mondial de 2 pour cent d'amélioration annuelle de l'efficacité énergétique jusqu'à 2050, à promouvoir le transfert technologique vers les pays en développement et à mettre au point des combustibles alternatifs durables.³⁶ Le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI s'est engagé à respecter un calendrier pour l'élaboration d'une norme CO₂ pour l'aviation commerciale à l'échéance 2013 – un événement marquant qui instaurerait la première norme mondiale d'efficacité énergétique pour un secteur industriel.³⁷ Entre-temps, à partir de 2012, le secteur aéronautique entrera dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE) de l'Union européenne, qui s'appliquera à tous les vols au départ et à destination de l'UE – une mesure à laquelle s'opposent les compagnies aériennes.³⁸

L'internalisation de ces coûts (« prix correspondant aux coûts réels ») intégrera aux prix à la consommation le coût intégral de la détérioration de l'environnement. Cela créera du même coup plus de transparence sur le marché et l'utilisation d'une quantité de ressources moindre rendra les produits meilleur marché.

Concernant le transport maritime, les pays développés étaient censés procéder à des réductions de leurs émissions à travers une collaboration avec l'Organisation maritime internationale (OMI). L'une des difficultés réside dans la contradiction qui existe entre le principe des « responsabilités communes mais différenciées », basé sur différents engagements nationaux, qui a été posé par Kyoto et le principe d'égalité de traitement pour toutes les nations adopté par l'OMI. En raison du système de « pavillons de complaisance », plus de 50% du transport maritime international s'effectue aujourd'hui sous pavillons de pays en développement, même si les navires appartiennent à des pays développés et transportent essentiellement des marchandises à destination et au départ de ces pays. Le protocole de Kyoto n'a pas demandé aux pays en développement de réduire leurs émissions, et un traité post-2012 (si tant est qu'il puisse être signé) attendra des pays développés qu'ils consentent la majorité des efforts de réduction d'émissions. Ainsi, la majeure partie des compagnies maritimes pourraient échapper à une prise d'engagement en matière de réductions du fait du pavillonnement de leurs navires. L'OMI quant à elle travaille actuellement à la modification des normes de conception et d'exploitation des navires.

Les efforts de l'OACI et de l'OMI pour s'attaquer au problème des émissions dans l'aviation et le transport maritime respectivement doivent être situés dans le contexte de la progression rapide des émissions d'autres secteurs. Dans son quatrième Rapport d'évaluation, le GIEC a indiqué que l'aviation progressait de 5,9 pour cent l'an (données de 2006), le trafic fret augmentant plus rapidement que le trafic voyageurs.³⁹ Les émissions dues au transport maritime ont aussi connu une augmentation rapide ces dernières années et, en l'absence de réglementation, devraient représenter 6 pour cent du total mondial d'ici 2020, soit plus du double de la part actuelle des émissions mondiales de ce secteur (2,7 pour cent).

L'OMI a essuyé une volée de critiques pour n'avoir pris de mesures réglementaires contraignantes que ces dernières années, alors que 13 ans se sont écoulés depuis l'adoption du protocole de Kyoto. Sur la même

³⁶ Organisation de l'aviation civile internationale, OACI, <http://www.icao.int/newscentre>

³⁷ OACI, <http://icaopressroom.wordpress.com/2010/02>

³⁸ Unite the Union, "Aviation and the Environment," juillet 2009

³⁹ Le GIEC a noté que, selon les projections d'Airbus et de Boeing, « les tendances en matière de croissance du trafic voyageurs s'établissent à 5,3% et 4,9% respectivement, et à 5,9% et 6,1% respectivement pour le trafic fret sur les 20 ou 25 années à venir ». Il a conclu que « ces prévisions, et d'autres, annonçaient une progression annuelle mondiale du trafic voyageurs d'environ 5% en moyenne – soit un trafic voyageurs multiplié par deux en 15 ans – et une augmentation plus rapide du trafic fret par rapport au trafic voyageurs, avec une valeur de départ moins élevée cependant. » Voir GIEC, QRE, 2007

période, les émissions dues au transport maritime ont augmenté d'environ 50 pour cent.⁴⁰ L'OMI étudie actuellement le potentiel d'atténuation présenté par des mesures fondées sur les lois du marché, comme un système d'échange de quotas d'émission pour le transport maritime international ou une taxe sur le mazout de soute (peut-être 45 USD par tonne de mazout) dans le but d'encourager des changements techniques et opérationnels à travers l'industrie pour faire des économies de mazout.⁴¹ Toutefois, une étude commanditée par l'OMI a conclu que, compte tenu de l'augmentation prévue du commerce maritime, ces mesures ne pouvaient permettre qu'une réduction de 15 pour cent par rapport aux niveaux de 1990 d'ici 2050, dans le meilleur des cas, et que pour parvenir à des réductions plus significatives, l'industrie devrait recourir très largement aux compensations via le mécanisme pour un développement propre instauré par le protocole de Kyoto – ce qui revient essentiellement à dire que l'industrie payera pour que d'autres réduisent leurs émissions, mais que ces réductions d'émissions seront néanmoins attribuées au transport maritime.⁴² Dans la période qui a précédé le sommet de Copenhague, des voix se sont élevées pour que les combustibles de soute utilisés dans le transport maritime soient incorporés à un nouvel accord, mais étant donné les très fortes incertitudes qui entourent les négociations mondiales, il semble que ces actions destinées à maîtriser et réduire les émissions issues du transport maritime soient encore loin d'être une réalité.

MODERNISATION ÉCOLOGIQUE ET « CAPITALISME VERT »

Pour pouvoir rechercher sérieusement des solutions au changement climatique à l'avenir, les actions et (in)actions des gouvernements et de l'industrie doivent être bien comprises. Jusqu'à présent, l'approche adoptée par les gouvernements, les décideurs et les entreprises en matière de lutte contre le changement climatique a été guidée par le concept de « modernisation écologique » – ou « capitalisme vert » – selon lequel les économies peuvent poursuivre leur croissance, à condition que cette croissance soit découplée de la génération d'émissions supplémentaires et de la poursuite de la dégradation de l'environnement. Étant

donné que les combustibles fossiles et la plupart des autres ressources naturelles sont limités et se raréfient, les entreprises vont devoir apprendre à faire plus avec moins.⁴³ Le capitalisme vert concilie ainsi les aspects économiques, sociaux et environnementaux de l'entreprise – on parle de « triple bottom line » (approche fondée sur trois critères).

Tout comme le modèle néolibéral s'est inspiré de la théorie de l'État limité de l'économiste autrichien Friedrich von Hayek, avant d'être diffusé par les économistes de l'école de Chicago réunis autour de Milton Friedman, les origines intellectuelles du « capitalisme

vert » peuvent être retracées jusqu'à un certain nombre d'ouvrages majeurs, comme *The Ecology of Commerce* de Paul Hawken et *Natural Capitalism: Creating the Next Industrial Revolution* d'Amory et L. Hunter Lovins.⁴⁴ Le principal argument du capitalisme vert est peut-être que le vieux capitalisme industriel omet d'attribuer une valeur quelconque aux plus importants stocks de capitaux qu'il emploie, à savoir « les ressources naturelles et les biosystèmes, ainsi que les systèmes sociaux et culturels qui constituent le fondement du capital humain. »⁴⁵ Cela permet d'externaliser les coûts vers l'environnement et dans le futur. L'internalisation de ces coûts (« prix correspondant aux coûts réels ») intégrera aux prix à la consommation le coût intégral de la détérioration de l'environnement. Cela créera du même coup plus de transparence sur le marché et l'utilisation d'une quantité de ressources moindre rendra les produits meilleur marché. Les consommateurs s'orienteront vers les produits les moins chers – contraignant ainsi les autres producteurs à s'aligner. Les politiques gouvernementales devront donc veiller à ce que les prix reflètent les coûts réels, mais une fois que cela sera le cas, les marchés (désormais améliorés) pourront fonctionner en toute autonomie, sans ingérence de l'État.

PROFITS ET POLITIQUES

Une critique détaillée du concept de modernisation écologique ou de capitalisme vert sortirait du cadre de ce rapport. Toutefois, plusieurs points doivent être

40 Voir Les Amis de la Terre / Greenpeace/World Wildlife Foundation, soumission au Comité de protection de l'environnement marin de l'OMI, 22 mai 2009

41 OMI, Comité de protection de l'environnement marin, "Prevention of Air Pollution in Ships," 15 janvier 2010.

42 Ibid, p 9

43 Plusieurs commentateurs bien connus ont défendu ce point de vue. Pour des exemples, voir : Thomas Friedman, *Flat, Hot and Crowded* ; Daniel C. Esty et Andrew S. Winston, *Green to Gold*, et William McDonough et Michael Braungart, *Cradle to Cradle*, ouvrage moins récent.

44 Paul Hawken et Amory et L. Hunter Lovins, *Natural Capitalism: Creating the Next Industrial Revolution*. (Little, Brown and Company, 1999)

45 Hawken et al, chapitre 1 ; pour consulter le chapitre 1 en ligne, voir : <http://www.natcap.org/sitepages/pid57.php>

mentionnés pour permettre aux affiliés de l'ITF, et aux syndicats à travers le monde, de faire la distinction entre faux espoirs et réelles possibilités de changement. D'abord, comme son nom le suggère, le capitalisme vert préconise des « solutions commerciales » au changement climatique et aux autres problèmes environnementaux. Cela implique de chiffrer la valeur de la nature pour pouvoir ensuite internaliser les dégradations infligées à l'atmosphère et à la biosphère globalement – or il est intrinsèquement impossible de le faire. Deuxièmement, les solutions techniques et sociales au problème des émissions doivent d'abord être considérées comme rentables pour être envisagées. La réduction des émissions issues des transports et de l'ensemble de l'économie doit rapporter, sans quoi elle n'aura tout simplement pas lieu. C'est un point essentiel que les syndicats des transports et tous les autres syndicats doivent comprendre, et nous y reviendrons plusieurs fois à travers ce rapport.

Dans le même temps, on ne saurait trop insister sur l'impact de cette perspective sur les approches politiques existantes en matière de changement climatique. Le rapport Stern, qui a fait école, et les publications ultérieures de son auteur principal, lord Nicholas Stern, ancien chef économiste de la Banque mondiale, traitent du rôle dominant des solutions fondées sur les lois du marché dans les discussions actuelles sur le changement climatique. Plusieurs problèmes fondamentaux sont associés à cette approche centrée sur la croissance et fondée sur les lois du marché et ils ne vont pas simplement disparaître. D'abord, pour les entreprises privées, la maîtrise des émissions est un coût au même titre que le versement de salaires décents et que des conditions de travail décentes. Dans une économie extrêmement compétitive, les entreprises sont fortement incitées à éviter de tels coûts et préserver ainsi leurs marges

*« Les entreprises privées se concentrent sur les coûts privés pour satisfaire leurs actionnaires. Mais cela peut se traduire par une focalisation accrue sur les profits à court terme et réduire l'importance accordée aux innovations et à d'autres investissements à faible intensité carbone qui permettraient des améliorations environnementales à long terme. » – Rapport Stern*⁵⁰

bénéficiaires. Aussi contrariant que cela puisse être pour les défenseurs du « capitalisme vert », les efforts engagés en faveur de l'application de « prix correspondant aux coûts réels » se sont heurtés à une résistance farouche de la part des capitalistes eux-mêmes. Clairement, toute politique ou tout accord climatique venant entraver la croissance et la consommation rencontre souvent une opposition énergique. Dans le cas des transports, la « stratégie de Lisbonne » (2000) de l'UE illustre bien l'incompatibilité qui semble exister entre les aspirations de la modernisation écologique et du capitalisme vert et le système économique actuel. La stratégie de Lisbonne s'était fixé les objectifs suivants : « parvenir à une consommation énergétique durable dans les transports et réduire les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports » et « dissocier croissance économique et demande de transports dans le but de réduire les effets sur l'environnement. »⁴⁶ Toutefois, en 2008, seuls

l'Allemagne et le Japon avaient réussi à combiner croissance et réduction des émissions dues aux transports, et dans les deux cas, la croissance était faible et la réduction des émissions modeste par rapport à ce qui avait besoin d'être accompli.⁴⁷ (En fait, les émissions dues à l'ensemble de l'économie japonaise ont augmenté de près de 10 pour cent de 1990 à 2007.⁴⁸) En avril 2010, l'Agence européenne pour l'environnement a indiqué que les GES issus des transports avaient augmenté de 28 pour cent entre 1990 et 2007 dans les 32 pays européens, transport de marchandises en tête. Les plus fortes augmentations concernant le fret ont été enregistrées pour le transport routier (43 pour cent) et le transport aérien (35 pour cent) dans les 27 États membres de l'UE. Le trafic aérien voyageurs a augmenté de 48 pour cent entre 1997 et 2007.⁴⁹

Deuxièmement, en mettant l'accent sur les solutions technologiques, on tend à faire oublier le fait que la

⁴⁶ Eurostat, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Sustainable_development_indicators

⁴⁷ Source : OCDE, "Reducing Transport GHG emissions"

⁴⁸ Wall Street Journal, <http://online.wsj.com/article/SB125243462206993159.html>

⁴⁹ Voir : Euractiv, "Europe's Transport Emissions Keep Rising," (3 mai 2010) . <http://www.euractiv.com/en/climate-environment/europes-transport-emissions-keep-rising-news-488648>

⁵⁰ Stern, N. (2006). "Stern Review on The Economics of Climate Change (pre-publication edition). Executive Summary". HM Treasury, Londres. <http://www.webcitation.org/5nCeyEYJr>. Accédé 01-2010

seule technologie ne permet pas de réduire les émissions aux niveaux exigés par la communauté scientifique – les évolutions technologiques doivent s’accompagner de changements majeurs dans l’organisation de la vie économique et sociale. Troisièmement, les investissements requis comme acompte pour assurer un avenir sobre en carbone doivent être beaucoup plus élevés qu’ils ne le sont actuellement – le fait qu’ils se situent très en deçà des niveaux requis suggère que « le capitalisme vert » n’est peut-être pas considéré comme un choix sans risque pour les grands investisseurs institutionnels recherchant des retours sur investissements plus rapides et plus sûrs.

Certaines entreprises ont certainement pris des mesures considérables pour rendre leurs propres activités plus durables et saisir des opportunités commerciales en rapport avec le climat. Mais la croissance de l’économie verte, si elle est impressionnante en elle-même, ne signifie pas que l’ensemble de l’économie est, ou sera un jour, vraiment sobre en carbone et durable.⁵¹ Fait crucial, le comportement des principaux responsables des émissions dans les secteurs pétrolier et gazier, les charbonnages, l’aviation et l’industrie automobile n’a pratiquement pas changé.⁵² Les entreprises productrices d’énergie continuent d’affecter de vastes sommes à l’extraction de combustibles fossiles et à des projets de services d’utilité publique conventionnels.⁵³ En revanche, les investissements dans les technologies vertes appliquées à la production d’électricité, au transport et à la consommation énergétique sont insuffisants. Globalement, la recherche-développement-déploiement (RD&D) dans ces technologies est en repli dans le secteur privé. Il en est de même dans le secteur public (moins 50% de 1980 à 2004).⁵⁴ Le manque d’investissement dans les transports est particulièrement frappant. En Amérique latine par exemple, le total des investissements dans les transports a été divisé par deux sur les vingt dernières années. Et en part du PIB, les investissements dans les transports publics en Amérique latine représentent le tiers de leur niveau au milieu des années 1980.

Les politiques existantes fondées sur les lois du marché

ne sont manifestement pas parvenues à réduire les émissions et le fossé entre ce qui est fait et ce qui devrait l’être s’agrandit avec chaque année qui passe. Une nouvelle approche s’impose, qui érige en principe la primauté des priorités sociales et environnementales sur les impératifs de profits privés.

ABORDER LE PROBLÈME EN CONSIDÉRANT L’ÉCONOMIE GLOBALEMENT

L’ITF doit aborder le problème du changement climatique et de la réduction des émissions en considérant l’économie globalement. Elle doit appréhender l’augmentation des émissions dues aux transports comme un reflet de ce qui se passe dans l’économie mondiale actuelle dans son intégralité, et prendre acte que la réduction des émissions dues aux transports nécessitera des changements dans tous les secteurs. Des secteurs différents doivent donc être considérés non pas isolément mais comme faisant partie d’un tout. Les décisions prises concernant la production d’électricité, l’industrie, les bâtiments et l’environnement urbain, l’alimentation, l’agriculture, etc., auront un impact sur les émissions issues des transports et l’ITF doit collaborer avec les syndicats et les mouvements sociaux intervenant dans ces différents secteurs pour renforcer les effets des efforts d’atténuation consentis dans l’ensemble de l’économie.

En adoptant une telle approche, c’est-à-dire en considérant l’économie globalement, l’ITF se préoccupera par exemple de la façon dont l’énergie est produite – particulièrement le type d’énergie utilisée pour les véhicules à moteur, les navires et les avions. Les véhicules électriques de demain fonctionneront-ils à l’électricité produite à partir de sources renouvelables? Ou l’électricité proviendra-t-elle de centrales à combustibles fossiles? L’électricité issue du charbon utilisée pour la propulsion des véhicules aura une incidence positive très limitée, voire inexistante, sur le climat. Par contre, les véhicules fonctionnant à l’énergie éolienne et solaire permettront d’importantes réductions d’émissions. Les profils d’émissions correspondant aux différentes options sont très différents, et l’ITF doit se

51 Speth, cité dans Worldwatch Institute, State of the World Report, 2010

52 Dans une étude conduite par l’Economist Intelligence Unit (EIU), il a été demandé à des PDG d’identifier « les principaux obstacles à la poursuite des progrès en matière de changement climatique dans [leur] entreprise. » « Le risque que les pratiques environnementales augmenteront vos coûts par rapport à la concurrence » est arrivé en tête des réponses retenues (38 pour cent). Economist Intelligence Unit, “Countdown to Copenhagen: Government, Business, and the Battle Against Climate Change,” (2009). Les constructeurs automobiles américains ont dépensé 15,6 milliards d’USD en publicité en 2008 et 67 millions d’USD pour leurs activités de lobbying, et consacré 19 millions d’USD aux contributions à des campagnes. Voir aussi Worldwatch Institute, op. cit. 2010, p14.

53 L’extraction de sables bitumineux dans l’Alberta (Canada), un projet que le Guardian a présenté comme la plus grosse catastrophe écologique que le monde ait jamais connue, en est un bon exemple. Dans le cadre de ce projet dirigé par Royal Dutch Shell, 24 milliards d’USD ont été investis entre 1996 et 2002, et 100 milliards d’USD supplémentaires seront investis entre maintenant et 2015. En 2007, BP a annoncé un investissement de 2 milliards d’USD supplémentaires. On parle beaucoup de la multiplication par quatre des investissements dans les énergies renouvelables, mais cela tient davantage à l’augmentation du prix du pétrole qu’à une volonté quelconque de réduire les émissions. Aujourd’hui, plus de 80 pour cent des investissements dans la production d’énergie restent consacrés aux combustibles fossiles.

54 Rapport Stern, op. cit

rallier à tous ceux qui luttent en faveur de solutions réelles. Par ailleurs, les émissions issues du système alimentaire et agricole mondial (mesurées en équivalent CO₂) dépassent aujourd'hui très largement celles imputables aux transports.⁵⁵ Ainsi, selon la FAO, si l'on inclut les émissions issues de l'utilisation des sols, le seul bétail produit plus d'équivalent CO₂ que l'ensemble des voitures, trains et bus dans le monde.⁵⁶ Le transport et l'agriculture sont l'un et l'autre dépendants de réserves de pétrole et d'autres combustibles fossiles qui ne sont pas inépuisables. Les bâtiments sont également une source majeure d'émissions. L'urbanisme respectueux du climat revêt donc aussi une importance cruciale, de même que le rôle de liaison entre lieux de travail et lieux de vie assuré par les systèmes de transport. Une telle approche nécessite une collaboration des syndicats avec leurs alliés des mouvements sociaux afin d'élaborer et de défendre des solutions qui se complètent et se renforcent mutuellement.

CHARBON ET PÉTROLE

La question de l'utilisation du charbon et du pétrole est particulièrement importante pour la protection du climat. Premièrement, les émissions provenant du charbon utilisé dans le cadre de la production d'électricité et dans les activités industrielles sont extrêmement élevées et tout le monde devrait s'en préoccuper. Par exemple, l'utilisation du charbon aux États-Unis et en Chine est responsable à elle seule de 20 pour cent des émissions mondiales de CO₂.⁵⁷ Deuxièmement, l'utilisation persistante du charbon menace de neutraliser complètement tout progrès réalisé en matière de réduction d'émissions dans d'autres secteurs, comme celui des transports. Mais il est vrai également que de nombreux membres de l'ITF

gagnent leur vie en transportant le pétrole et en acheminant le charbon des mines aux centrales électriques, et que toute réduction de la consommation de charbon et de pétrole pourrait se traduire par des pertes d'emplois. Il est donc essentiel d'aborder les questions touchant à ces ressources selon la bonne approche. De nombreux syndicats dans le monde soutiennent le développement du captage et stockage du carbone (CSC) et d'autres technologies du charbon propre. (Des propositions sur la manière dont ces technologies, ainsi que l'utilisation des biocarburants, peuvent être appréhendées par l'ITF seront développées dans la troisième partie.)

« Seuls des changements radicaux dans le domaine de la croissance économique, des modifications de comportement majeures et/ou une intervention politique importante permettront une réduction substantielle des émissions de GES dues aux transports. »
- GIEC

L'utilisation persistante du pétrole doit également devenir maintenant une source de préoccupation majeure pour l'ITF. Étant donné le double défi du changement climatique et du « pic pétrolier », des énergies alternatives au pétrole vont devoir être trouvées tôt ou tard. Comme pour le charbon, il ne s'agit pas

d'une question purement technique. Le poids économique et politique des « Big Oil » est tel que toutes les solutions alternatives au pétrole (théoriques ou pratiques) qui ont été proposées se sont jusqu'à présent heurtées à l'opposition de l'industrie pétrolière et cette situation risque peu de changer. Le secteur pétrolier reste extrêmement rentable. En 2009, sur les dix plus grosses entreprises mondiales par le chiffre d'affaires, sept étaient des compagnies pétrolières. Seuls 23 pays ont un PIB supérieur au chiffre d'affaires de Shell ou d'Exxon Mobil. En 2006, Exxon Mobil a annoncé les plus gros bénéfices annuels jamais réalisés par une entreprise de toute l'histoire : 39,5 milliards d'USD. En 2005, la société a réalisé 36,13 milliards d'USD de bénéfices. Dans les compagnies pétrolières, la rémunération du capital atteint généralement 46 pour cent pour les opérations de forage et de production en

55 Organisation pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) cité dans A Harvest of Heat: Agribusiness and Climate Change How Six Food Industry Giants Are Warming the Planet Agribusiness Action Initiatives – North America Spring 2010 p 12

56 Ibid.

57 Pew Center on Global Climate Change, "Coal and Climate Facts," <http://www.pewclimate.org/global-warming-basics/coalfacts.cfm>

58 Selon Public Citizen, États-Unis

59 <http://www.guardian.co.uk/business/2009/jun/28/bp-alternative-energy>. « En avril (2009), la société a fermé plusieurs centrales solaires en Espagne et aux États-Unis, ce qui a entraîné la suppression de 620 emplois, et (Tony) Hayward (chief executive de BP) a émis publiquement des doutes sur la possibilité que le solaire puisse jamais concurrencer les combustibles fossiles. »

amont, plus 32 pour cent pour les opérations de raffinage et de distribution.⁵⁸ Pendant ce temps, ces compagnies font très peu, voire rien du tout, en matière de développement de combustibles ou de sources d'énergie alternatifs. Shell n'investit plus dans les énergies renouvelables comme l'énergie éolienne, solaire et hydroélectrique. En 2009, BP a fermé le siège de sa division « énergies alternatives » à Londres,⁵⁹ et Exxon Mobil a indiqué clairement n'avoir aucune intention de développer des énergies alternatives renouvelables. En outre, l'industrie pétrolière privée et d'autres sociétés ayant des intérêts dans les combustibles fossiles reçoivent toujours plus de subventions que celles qui se consacrent au développement d'énergies renouvelables.⁶⁰

sociales et environnementales qui stimuleront la vie économique, et non plus les priorités économiques qui dicteront les conditions sociales et environnementales. La transition prendra des dizaines d'années, mais le travail doit commencer immédiatement.

VERS DES SOLUTIONS

Concernant la réduction des émissions, les approches existantes ont clairement échoué dans l'ensemble. Nous ne pouvons donc plus nous permettre de continuer sur la même voie. Heureusement, il existe des moyens de réduire les émissions à travers l'économie qui peuvent contribuer à stabiliser notre climat et à créer une société réellement durable et foncièrement meilleure.

La réduction des émissions dues aux transports nécessitera une approche audacieuse, qui s'inscrira dans la durée. La conclusion du GIEC, citée précédemment, mérite d'être répétée : « Seuls des changements radicaux dans le domaine de la croissance économique, des modifications de comportement majeures et/ou une intervention politique importante permettraient une réduction substantielle des émissions de GES dues aux transports. »⁶¹ Dans la deuxième partie, nous proposons un scénario mondial de réduction spectaculaire des émissions issues des transports, fondé sur le concept « Reduce – Shift – Improve » (réduire, changer, améliorer) qui peut permettre la réduction considérable des émissions que le GIEC considère comme nécessaire à la stabilisation du climat. Ce concept exigera des changements majeurs au niveau de la politique, ainsi qu'une évolution décisive vers une situation où ce seront les priorités

60 Environmental Law Institute, "U.S. Tax Breaks Subsidize Foreign Oil Production" 18 septembre 2009 <http://www.eli.org/pressdetail.cfm?ID=205>

61 GIEC Transport and its Infrastructure, 2007: 336

DEUXIÈME PARTIE

LES SOLUTIONS: VERS UNE RÉDUCTION MAJEURE DES ÉMISSIONS DES TRANSPORTS

Dans la deuxième partie, nous nous penchons sur la manière dont les émissions des transports pourraient être réduites. Nous proposons un cadre de réductions importantes des émissions liées aux transports, fondé sur le modèle « Réduction - Transfert - Amélioration » (RTA) dont les caractéristiques essentielles sont décrites plus en détail ci-après. RTA a été approuvé par de nombreuses organisations de la société civile qui se sont engagées envers les transports durables et les faibles émissions de carbone. Il est également compatible avec l'approche décrite dans la première partie de « l'économie globale » quant à la protection du climat, une approche qui considère que l'impact des transports sur l'environnement est inséparable de la façon dont les transports sont contrôlés et organisés dans le monde d'aujourd'hui.¹

Nous commençons cette section par un examen critique de certaines conclusions et hypothèses principales d'études majeures sur la réduction des émissions des transports.

SCÉNARIOS MAJEURS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS

Il n'existe à présent que quelques études majeures concernant la manière dont les émissions de gaz à effet de serre (GES) peuvent être réduites dans le secteur des transports. La plupart d'entre elles ne traitent que des émissions des transports au niveau national ou infranational, pas au niveau mondial. Toutefois, l'Agence internationale de l'énergie (AIE) et le World Business Council on Sustainable Development (WBCSD) ont proposé des scénarios de réduction des émissions au

niveau mondial pour le secteur des transports. Nous examinons ci-dessous trois scénarios majeurs de réduction des émissions pour le secteur des transports, à savoir :

1) *Transport, Energy and CO2: Moving Towards Sustainability (Transport, énergie et CO2 : Vers un développement durable)*, Agence internationale de l'énergie, 2009 ;

2) *Mobility 2030: Meeting the Challenges to Sustainability (Mobilité 2030 : Les enjeux de la mobilité durable)*, World Business Council on Sustainable Development (WBCSD), 2004 ;

3) *Moving Cooler: An Analysis of Transportation Strategies for Reducing Greenhouse Gas Emissions (Mobilité moins polluante : Une analyse des stratégies de transport pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre)*, Cambridge Systematics, Inc., 2009.

Le Tableau 4 résume chacun de ces scénarios et indique également les prévisions de réduction des émissions de deux autres études menées par le *PEW Center on Global Climate Change* (2009) et le GIEC (2007).

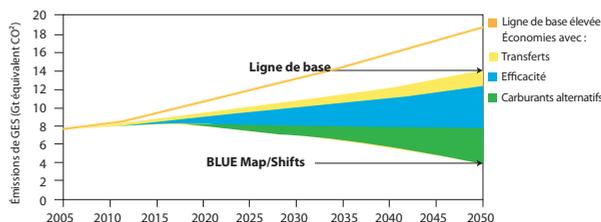
¹ Voir également le document du Comité exécutif de l'ITF - Avril 08/9(b).

Transport, Energy and CO₂: Moving Towards Sustainability, Agence internationale de l'énergie, 2009

Cette étude importante propose plusieurs scénarios de réduction des émissions dont le plus ambitieux est intitulé le scénario « Blue Map/Shifts ». Selon ce scénario, le transfert modal modéré des modes de transport à émissions de carbone élevées vers des modes de transport à faibles émissions de carbone et l'amélioration de l'efficacité des véhicules, alliés au déploiement de technologies de véhicules et de carburants évolués, pourraient réduire les émissions de CO₂ liées aux transports jusqu'à hauteur de 40 % par rapport aux niveaux de 2005, et ceci d'ici 2050.² Le scénario présume également une augmentation de l'utilisation de carburants alternatifs³ et le développement commercial d'une technologie de véhicules évoluée d'ici 2020.⁴

Le Tableau 1 illustre les réductions de GES prévues par le scénario Blue Map/Shifts de l'AIE entre 2005 et 2050, notamment les réductions de GES qui peuvent être effectuées grâce aux transferts modaux (en jaune), à l'efficacité des carburants et des véhicules (en noir) et aux carburants alternatifs (en bleu). Ensemble, les réductions des émissions dues au transfert modal, à l'efficacité des carburants et des véhicules et aux carburants alternatifs constituent le scénario Blue Map/Shifts. La ligne de base rouge représente la croissance projetée des émissions liées aux transports si aucune mesure n'est prise pour réduire les émissions.

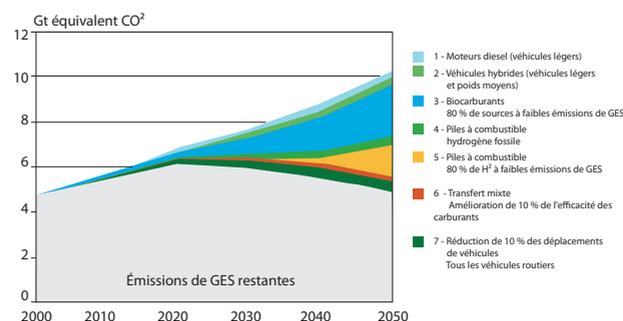
TABLEAU 1. CONTRIBUTION DES POSSIBILITÉS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DANS LE SCÉNARIO BLUE MAP/SHIFTS, 2005 - 2050. (AIE, 2009)



Mobility 2030: Meeting the Challenges to Sustainability World Business Council on Sustainable Development (WBCSD), 2004

Le scénario de réduction des émissions le plus ambitieux du WBCSD, qui ne se penche que sur les véhicules routiers, réalise une réduction de 50 % des émissions des transports routiers par rapport aux niveaux de 2000, et ceci d'ici 2050. Cette réduction est obtenue grâce à l'accroissement considérable de la pénétration du marché de toutes les technologies axées sur le rendement énergétique et en présumant un changement de préférence des consommateurs pour des véhicules plus petits et une amélioration de la circulation routière. Cette étude présume que 45 % des véhicules légers et des camions moyens seront équipés d'un moteur diesel d'ici 2030, que les biocarburants (pour la plupart avancés) constitueront 33 % de tout le carburant d'ici 2050 et que 50 % des véhicules légers et des camions moyens vendus seront équipés d'une pile à combustible d'ici 2050.⁵ Ce scénario présume également que l'amélioration de la circulation routière et les autres efficacités pourront entraîner une réduction supplémentaire des GES de 10 % d'ici 2050. Le Tableau 2 illustre les réductions des émissions qui, d'après l'étude, peuvent être réalisées par le biais de technologies évoluées de véhicules et de carburants alternatifs.

TABLEAU 2. SCÉNARIO DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DU WBCSD (2004)



Les études de l'AIE et du WBCSD sont importantes à deux égards. Premièrement, les scénarios de réduction des émissions les plus ambitieux des études de l'AIE (2009) et du WBCSD (2004) reposent en grande partie

² L'AIE prévoit qu'en utilisant des technologies d'économie de carburant, la consommation de carburant des véhicules légers et les émissions de CO₂ pourraient être réduites de 30 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2020 et de 50 % d'ici 2030.

³ En ce qui concerne les carburants alternatifs, dans le cadre du scénario Blue Map/Shifts, 50 % des carburants seront remplacés par les biocarburants, l'hydrogène et l'électricité en 2050. Le scénario de base de l'AIE présume que 90 % des carburants seront toujours à base de pétrole en 2050. Pour réaliser cette réduction, 20 fois plus de biocarburants doivent être utilisés.

⁴ Dans le cadre du scénario Blue Map/Shifts de l'AIE, des véhicules électriques et des véhicules hybrides rechargeables seront mis en vente en 2010 et plus d'un million seront vendus d'ici 2020. L'autre technologie de véhicules comprise dans ce scénario est le véhicule à pile à combustible. Comme les véhicules électriques, les véhicules à pile à combustible ne joueront probablement pas un rôle important dans la réduction des GES à court terme. En fait, les véhicules à pile à combustible ne représenteront pas une part importante du marché des véhicules jusqu'en 2030. Le scénario Blue Map/Shifts de l'AIE est fondé sur une réduction de 25 % des déplacements en avion et en véhicule léger par rapport aux prévisions de base de 2050 et une réduction de 50 % du fret par camion par rapport aux prévisions de base de 2050 par le biais d'un transfert du fret par camion vers le fret ferroviaire.

⁵ Dans le scénario du WBCSD, l'hydrogène est, pour commencer, extrait de combustibles fossiles mais devient 80 % neutre en carbone d'ici 2050.

sur les technologies évoluées et les carburants alternatifs pour la réduction des GES. Deuxièmement, les réductions d'émissions réalisées grâce à ces scénarios – de 40 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2050 (AIE) et de 50 % par rapport aux niveaux de 2000 d'ici 2050 (WBCSD) – sont très inférieures à la fourchette des objectifs de réduction des émissions basés sur la science traités dans la première partie.

Moving Cooler: An Analysis of Transportation Strategies for Reducing Greenhouse Gas Emissions, Cambridge Systematics, Inc., 2009.

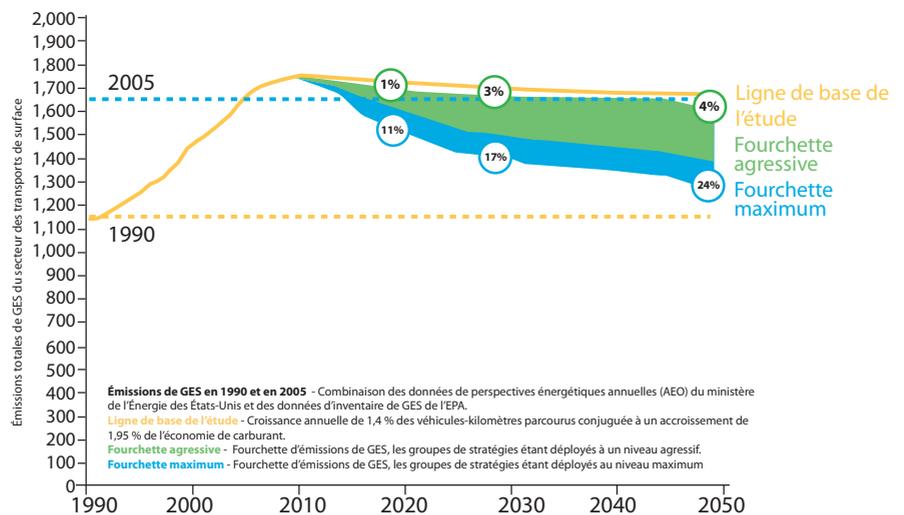
Bien que le scénario Moving Cooler ne s'applique qu'aux émissions des transports aux États-Unis, il se distingue des études de l'AIE et du WBCSD car il concentre son attention sur la manière dont les émissions des transports peuvent baisser en réduisant le nombre de véhicules-kilomètres parcourus, en passant à des modes de transport à faibles émissions de carbone et en améliorant l'efficacité du réseau de transport « de sorte qu'une plus grande part des opérations de véhicules se produise dans des conditions favorables quant à la vitesse et à la fluidité routière, entraînant ainsi des économies de carburant » (Moving Cooler 2009: 1). Moving Cooler examine neuf types différents de stratégies de réduction des émissions des transports, à savoir les prix et les taxes ; l'occupation des sols et la croissance intelligente ; le transport non motorisé ; l'amélioration des transports en commun ; le covoiturage, le partage de véhicule et diverses stratégies de migration quotidienne supplémentaires ; les stratégies réglementaires ; les stratégies de système de transport intelligent (STI) et opérationnel ; l'augmentation des capacités et la réduction des embouteillages ; et les stratégies du secteur du fret multimodal.

En regroupant ces différentes stratégies, le scénario Moving Cooler, plus agressif, a constaté que les émissions des transports aux États-Unis pouvaient être réduites de 24 % par rapport aux prévisions de base de 2050. L'étude a révélé que six stratégies contribuaient aux plus importantes réductions d'émissions : les stratégies de prix et réglementaires locales et régionales qui accroissent les coûts de déplacement en véhicule avec un seul occupant ; les stratégies régle-

mentaires qui réduisent et font appliquer les limites de vitesse ; les stratégies éducatives encourageant l'écoconduite qui permet d'améliorer l'efficacité des carburants ; les stratégies d'occupation des sols et de croissance intelligente qui réduisent les distances de déplacement ; les stratégies multimodales qui offrent davantage de modes de déplacement ; et les combinaisons de stratégies telles que les changements d'occupation des sols alliés au développement des services de transport en commun.

Le Tableau 3 illustre la fourchette des réductions annuelles d'émissions de GES prévue par l'étude Moving Cooler à l'aide de six groupes de stratégies à des niveaux de déploiement agressif et maximum

TABLEAU 3. FOURCHETTE DES RÉDUCTIONS ANNUELLES D'ÉMISSIONS DE GES DES SIX GROUPES DE STRATÉGIES À DES NIVEAUX DE DÉPLOIEMENT AGRESSIF ET MAXIMUM



La réduction de 24 % par rapport aux lignes de base de 2005 de Moving Cooler est notable parce qu'elle ne comprend pas la réduction des émissions liée aux technologies évoluées de véhicules et de carburants. Cette réduction de 24 % par rapport aux lignes de base de 2005 n'est réalisée qu'avec les mesures non fondées sur la technologie ci-dessus. Ces données semblent indiquer

TABLEAU 4. RÉSUMÉ DES SCÉNARIOS MAJEURS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS

Études majeures sur la réduction des émissions des transports	Lieu de l'étude	Secteur	Réduction de CO ₂ (%)	Technique(s) de réduction
Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, 2007	Monde	Transport maritime	5 - 30 % (nouveaux navires), 4 - 20 % (anciens navires)	
		Nouveaux véhicules légers	50 % d'ici 2030	
		Transport ferroviaire	De quelques pourcents jusqu'à 40 %	
		Transport aérien		
Agence internationale de l'énergie, 2009	Monde	Transport de surface	40 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2050	Technologie ; transferts modaux
PEW Center on Global Climate Change, 2009	Monde	Transport maritime	60 % par rapport au scénario BAU d'ici 2050	Technologie ; exploitation
		Transport aérien	50 % par rapport au scénario BAU d'ici 2050	
WBCSD, 2004a	Monde - Transport routier	(véhicules légers)	1,8 % d'ici 2050	Technologie; exploitation; léger transfert modal (10% de réduction des déplacements de tous les véhicules)
		Véhicules hybrides (véhicules légers et poids moyens)	6,1 % d'ici 2050	
		Biocarburants (80 % de sources à faibles émissions de GES)	29,5 % d'ici 2050	
		Piles à combustible - hydrogène fossile	32,7 % d'ici 2050	
		Piles à combustible - 80 % d'hydrogène à faibles émissions de GES	45,5 % d'ici 2050	
		Transfert mixte - Amélioration de 10 % de l'efficacité des carburants	47,3 % d'ici 2050	
		Réduction de 10 % des déplacements de tous les véhicules	51,9 % d'ici 2050	
Moving Cooler	Etats - Unis		24 % par rapport au scénario BAU d'ici 2050	Réduction des véhicules - kilomètres parcourus; transfert modal; amélioration de l'efficacité du réseau de transport

que les stratégies non technologiques peuvent contribuer considérablement à la réduction des émissions des transports. Lorsque ces données sont conjuguées aux réductions d'émissions liées à une plus grande efficacité des véhicules et des carburants prévues dans les études de l'AIE et du WBCSD, il est possible d'atteindre les réductions exigées par la science.

Toutefois, une grande dépendance vis-à-vis des efficacités fondées sur la technologie et des carburants alternatifs demeure – et la réalisation de ces deux objectifs semble très problématique. Il n'y a simplement aucune garantie que les investissements visant à développer les technologies de l'efficacité ou à générer de grandes quantités de biocarburants durables auront vraiment lieu. Nous reviendrons à ces problèmes dans la 3^{ème} partie.

L'ÉVALUATION DU GIEC

L'approche des études de l'AIE et du WBCSD a été critiquée par le GIEC pour leurs « hypothèses optimistes quant aux coûts des futures technologies » et pour ne pas avoir pris en compte les « compromis entre l'efficacité des véhicules et d'autres caractéristiques (importantes) des véhicules ». ⁶ En d'autres termes, les études de l'AIE et du WBCSD présument que les améliorations de l'efficacité des carburants et énergétique auront un plus grand impact sur la réduction des émissions que le GIEC l'estime actuellement réaliste.

Les principales technologies sur lesquelles repose l'amélioration de l'efficacité des véhicules sont les technologies des moteurs électriques, notamment les véhicules électriques à batterie, les piles à combustible hydrogène et les trains hybrides. Selon le GIEC, même si ces progrès dans l'efficacité des véhicules peuvent pénétrer le marché, il est prévu que la plupart de l'énergie consommée par les transports proviendra toujours de combustibles fossiles pendant plusieurs décennies. Par conséquent, les émissions de GES du secteur des transports continueront à augmenter. Une étude de l'International Association of Public Transport suggère que « même si 200 000 véhicules n'émettant pas de carbone étaient introduits à partir de 2010 et que cette quantité augmentait de 20 % par an par la suite, il n'y aurait pas de baisse significative des émissions des véhicules routiers avant 2030 ». ⁷ En fait, plusieurs études concluent que les améliorations de l'efficacité des carburants et énergétique non accompagnées d'autres mesures ou de changements de comportement ne réduiraient pas les émissions du secteur des transports avant 2040. ⁸ En outre, les améliorations de l'efficacité des véhicules et des carburants ne résoudraient pas les autres problèmes importants du transport tels que l'encombrement, le carbone noir, la sécurité routière ou la santé et la forme physique publiques. En fait, les améliorations de l'efficacité des carburants occasionnent souvent un « effet rebond » par lequel les véhicules-kilomètres parcourus augmentent parce que l'efficacité des carburants réduit le coût par kilomètre de la conduite. ⁹

Le GIEC poursuit en disant que « ce n'est qu'avec des

⁶ IPCC Transport and its Infrastructure 2007: 357.

⁷ International Association of Public Transit 2007.

⁸ International Association of Public Transit 2007.

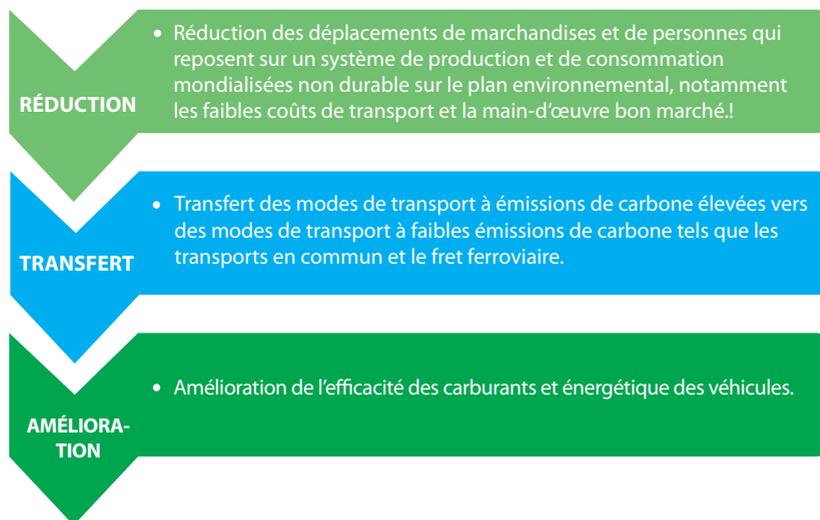
⁹ International Association of Public Transit 2007.

modifications radicales de la croissance économique, des changements importants de comportement et/ou une intervention politique majeure que les émissions de GES liées aux transports diminueront considérablement ». ¹⁰ Les changements importants de comportement nécessiteront une modification de la structure actuelle de l'occupation des sols urbains pour que la demande de déplacements baisse et l'utilisation des transports en commun augmente. Les interventions politiques comprennent des mesures de maîtrise de la demande de transport telles que, notamment, le « parking cash out » (une indemnité de renonciation à l'usage de sa place de stationnement), la tarification routière et le péage urbain. Une stratégie plus complète de réduction des émissions est, par conséquent, nécessaire. Celle-ci devrait comprendre une réduction des véhicules-kilomètres parcourus, la création d'un transfert modal des modes de transport à émissions de carbone élevées vers des modes de transport à faibles émissions de carbone, l'amélioration de l'efficacité du réseau de transport et l'amélioration de l'efficacité des carburants et des véhicules. Cette approche exhaustive de réduction des émissions des transports s'inscrit dans un scénario Réduction - Transfert - Amélioration ; une approche qui se repose sur l'amélioration de l'efficacité des véhicules et des carburants et des efforts de réduction de l'utilisation de modes de transport à émissions de carbone élevées pour les déplacements. Cette approche est expliquée ci-après.

CADRE RÉDUCTION - TRANSFERT - AMÉLIORATION (R-T-A) : RÉALISATION DES RÉDUCTIONS D'ÉMISSIONS QUE LA SCIENCE EXIGE POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Pour les transports, le scénario de réduction des émissions le plus prometteur repose sur le cadre « Réduction - Transfert - Amélioration » (RTA). Ce cadre est fondé sur la dure réalité que les réductions exigées par la science (de 80 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici 2050) nécessiteront trois stratégies principales : moins de déplacements de marchandises et de personnes (« réduction » des déplacements) ; un transfert des modes de transport à émissions de carbone élevées vers

des modes de transport à faibles émissions de carbone pour les déplacements de personnes et de marchandises (« transfert » modal) ; et de nouvelles méthodes et technologies pour la promotion de l'efficacité des carburants et énergétique (« amélioration »). Ce cadre est fondé sur une approche intermodale des déplacements de personnes et de marchandises qui utilise une combinaison de modes de transport sur la base du coût, des capacités, de l'itinéraire, de la vitesse et des émissions de CO₂. Le cadre RTA proposé dans ce document est basé sur une approche « Éviter et transférer » élaborée par des partisans des transports à faibles émissions de carbone comme l'International Association of Public Transport, GTZ et les coalitions de croissance intelligente. ¹¹ Le cadre « Éviter et transférer » a tout d'abord été développé pour mettre davantage l'accent sur la nécessité de s'éloigner de l'efficacité des véhicules et des carburants pour s'orienter vers des mesures qui permettraient de réduire les déplacements dans leur ensemble et de passer à des modes de transport à faibles émissions de carbone comme les transports en commun, la marche et le vélo.



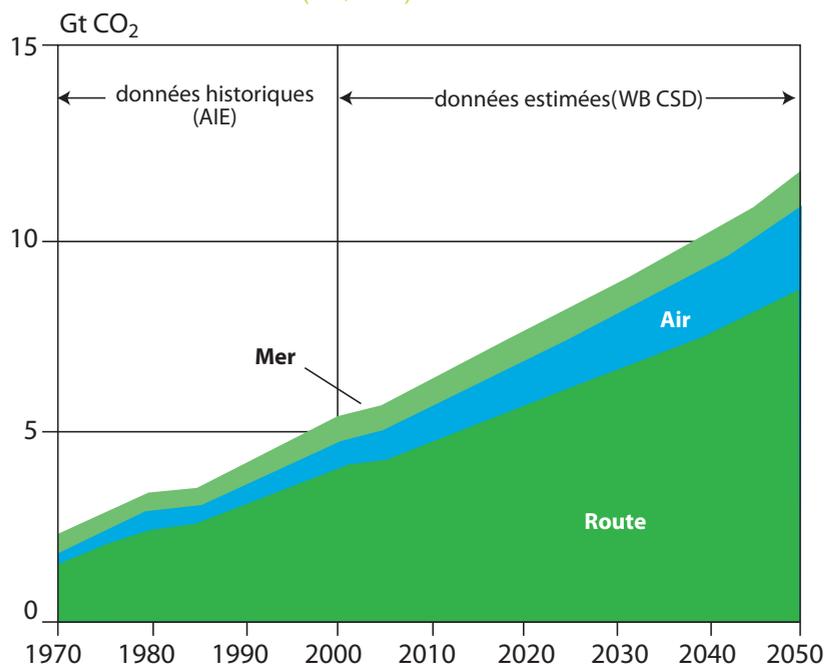
Le défi : Réduction - Transfert - Amélioration

Le problème de l'accroissement des émissions des transports pose un défi important au modèle RTA. Pour réaliser le niveau de réduction des émissions exigé par la science, il faudra, par conséquent, mettre davantage l'accent sur les stratégies de « réduction » et de « transfert » de manière à compenser le fait que le potentiel de réduction des émissions des nouvelles technologies

¹⁰ IPCC Transport and its Infrastructure, 2007: 336.

¹¹ "Transport and Climate Change." Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities, Module 5e: 2009. Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit. Division 44: Environment and Infrastructure.

TABLEAU 5. ÉMISSIONS HISTORIQUES ET PRÉVUES DE CO₂ ÉMANANT DES TRANSPORTS PAR MODE, 1970-2050. (AIE, 2005)



et des carburants alternatifs a des limites. Il est certain que ce modèle comporte des cobénéfices qui sont également importants. La réduction du nombre de véhicules sur la route et le transfert vers des modes de transport en commun à faibles émissions de carbone et exempts d'émissions de carbone diminuent également la pollution et l'encombrement et accroissent l'inclusion sociale et la sécurité. Toutefois, peu de recherches ont, jusqu'à présent, été effectuées au sujet du potentiel de prise de mesures relatives aux transports et des stratégies de réduction de la nécessité de déplacement des marchandises et des personnes ou de transfert des moyens de déplacement des marchandises et des personnes vers des modes de transport plus respectueux du climat. En outre, il est difficile d'évaluer les réductions d'émissions qui pourraient être réalisées au moyen de la réduction des déplacements et de la création d'un transfert modal des modes de transport à émissions de carbone élevées vers des modes de transport à faibles émissions de carbone parce que tout dépend des changements de comportement. Il est néanmoins évident que la réalisation des objectifs de réduction basés sur la science nécessite une baisse de

l'utilisation des véhicules routiers, tant des véhicules légers que des véhicules lourds. Le Tableau 5 montre que la grande majorité des émissions du secteur des transports provient des véhicules routiers (voitures particulières et camions). Même en ne fonctionnant qu'à 50 % de leur capacité, les frets ferroviaire et par voies navigables et les transports en commun sont bien plus efficaces que les véhicules légers et les véhicules lourds.¹² Par conséquent, les émissions des transports seraient considérablement réduites uniquement en réduisant l'utilisation des véhicules légers et des véhicules lourds.

Réduction de la nécessité et du désir de se déplacer : Aménagement mixte et dense

Il est extrêmement important d'assurer la sécurité, l'efficacité et le respect de l'environnement dans le cadre des déplacements de marchandises et de personnes, mais une réduction importante générale de ces déplacements sera nécessaire pour obtenir des réductions significatives d'émissions liées aux transports. La réduction des véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et celle de la nécessité de se déplacer sont généralement considérées comme des solutions à long terme de l'accroissement des émissions des transports. Cependant, il faut prendre des mesures à cet effet dès maintenant. La réduction des déplacements nécessitera une modification importante de l'aménagement urbain de sorte qu'il soit possible d'accomplir davantage en conduisant moins. Le raccourcissement des chaînes logistiques tant mondiales que nationales visant à réduire les déplacements de marchandises nécessitera une modification de la politique et des relations de puissance mondiales. Ce n'est pas parce que la mise en place de ces modifications sera longue que nous avons tout notre temps pour nous y mettre. Rien n'est moins vrai.

Au niveau de la ville et de sa banlieue, un aménagement urbain qui réduit la nécessité de se déplacer est essentiel à la réduction des émissions des transports. Pour la première fois dans l'histoire, plus de la moitié de la population du monde, environ 3 milliards de personnes, habitent dans les villes¹³ où le processus d'urbanisation s'intensifie, en particulier dans les pays du sud. Selon les prévisions des Nations unies, la quasi-totalité de la croissance de la population surviendra

¹² "Transport and Climate Change." Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities, Module 5e: 2009. Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit. Division 44: Environment and Infrastructure.

¹³ UN Habitat, 2008; Mitlin, Diana and Satterthwaite, David. Empowering Squatter Citizen: Local Government, Civil Society, and Urban Poverty Reduction. Earthscan: 2004.

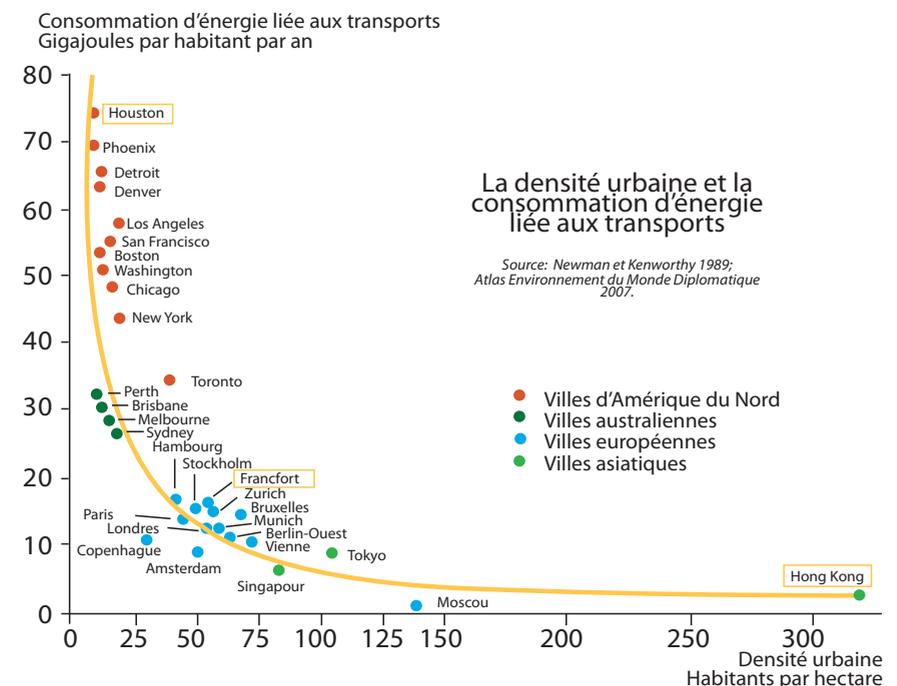
dans les zones urbaines au cours des 25 à 30 prochaines années. À présent, une moyenne de 5 millions de nouveaux habitants par mois viennent gonfler la population des villes des pays du sud.¹⁴ Malheureusement, une motorisation rapide accompagne le processus d'urbanisation, ce qui accroît considérablement les émissions émanant des zones urbaines.¹⁵ En fait, les villes consomment 75 % de l'énergie du monde et produisent 80 % des émissions de gaz à effet de serre.¹⁶ L'amélioration de l'efficacité des véhicules et des carburants est importante mais, dans de nombreux pays, l'effet de cette amélioration sera probablement annulé par la croissance robuste continue des VKP.¹⁷ Par conséquent, un aménagement urbain qui réduit la nécessité de se déplacer est essentiel à la création d'une solution durable à long terme pour la réduction des émissions du secteur des transports.

L'aménagement urbain mixte et dense réduit la nécessité de se déplacer (ou les distances parcourues) en « rassemblant » les différentes formes d'occupation des sols (habitations, bureaux, magasins, services publics, etc.) de manière à ce qu'elles soient tout près les unes des autres afin que les habitants puissent répondre à tous leurs besoins de base et désirs sans avoir à conduire, ou au moins en parcourant de plus courtes distances. Dans certains pays du monde développé où les VKP ont augmenté beaucoup plus rapidement que la population, l'idée de l'aménagement mixte et dense a connu une renaissance importante au cours de la dernière décennie. Ce type d'aménagement est connu sous plusieurs noms, à savoir l'efficacité géographique, la croissance intelligente, le nouvel urbanisme, l'aménagement axé sur le transport en commun (AATC), l'aménagement intercalaire et l'aménagement des friches industrielles. De nombreuses études indiquent que l'aménagement mixte et dense est essentiel à la réduction des émissions du secteur des transports car les VKP commencent à baisser.¹⁸

Le Tableau 6 indique qu'un aménagement urbain, qui crée un développement à haute densité où les zones résidentielles, lieux de travail et services clés sont à proximité les uns des autres, réduit considérablement la nécessité de se déplacer et, par conséquent, la consommation d'énergie et les émissions. Avec une densité

urbaine de 300 habitants par hectare, Hong Kong consomme moins de 5 gigajoules par personne par an alors que des villes beaucoup moins denses consomment plus de 70 gigajoules par personne par an. En outre, l'efficacité des transports en commun peut être optimisée dans les zones à haute densité avec une meilleure intégration des transports en commun et non motorisés. Inversement, dans une zone à faible densité, la consommation d'énergie et les émissions sont élevées parce qu'il est difficile d'accéder aux services cruciaux sans véhicule privé — un problème qui affecte de manière disproportionnée les familles actives, les femmes et les gens de couleur qui doivent consacrer une plus grande partie de leur budget aux frais de transport.

TABLEAU 6. QUANTITÉ D'ÉNERGIE CONSOMMÉE PAR LES TRANSPORTS PAR RAPPORT À LA DENSITÉ URBAINE.¹⁹



14 Ce n'est pas difficile à imaginer vu l'émergence de mégavilles comme Tokyo avec une population de 27 millions d'habitants, Sao Paulo avec une population de 16,4 millions d'habitants et Bombay avec une population de 15 millions d'habitants. (UN Habitat, 2008).

15 La Chine a supplanté les États-Unis en ce qui concerne le marché automobile, le marché chinois étant devenu le plus important du monde en janvier 2009, et en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, la Chine étant devenue le plus gros émetteur en 2007. La production de véhicules très abordables, comme par exemple la Nano en Inde qui coûte 2.500 \$, accroîtra également rapidement les taux de motorisation dans les pays du sud. « À présent, seulement 10 % des citadins du monde en développement possèdent une voiture – et pourtant, des niveaux élevés de pollution locale, d'encombrement et d'énergie gaspillée sont déjà occasionnés par ce faible pourcentage de la population » (International Association of Public Transit 2007).

16 Fitzgerald, Joan. Emerald Cities: Urban Sustainability and Economic Development. Oxford University Press 2010:11.

17 Aux États-Unis, les VKP ont augmenté cinq fois plus rapidement que la population, soit de 151 % entre 1977 et 2001. (Ewing, Reid, Bartholomew, Keith, Winkelman, Steve, Walters, Jerry et Don Chen avec Barbara McCann et David Goldberg. Growing Cooler: Evidence on Urban Development and Climate Change, 2009: 2. Smart Growth America.)

18 Chaque gallon d'essence brûlée rejette 20 livres d'émissions de CO₂. (Ibid.)

Il est possible d'organiser les villes de manières qui réduisent considérablement la nécessité de déplacement, en particulier les déplacements en voiture particulière et les déplacements de marchandises par route. Les villes des États-Unis consomment quatre fois plus de carburant par personne pour le transport que les villes européennes et cinq fois plus que Singapour, Tokyo et Hong Kong. Il a été constaté que les « aménagements axés sur le transport en commun » - où les logements, lieux de travail et autres services cruciaux sont concentrés autour des stations et gares de transport en commun - réduisent l'utilisation résidentielle des voitures de moitié, les habitants économisant 20 % du revenu de leur ménage s'ils ont une voiture en moins.

Réduction des émissions grâce à l'aménagement mixte et dense

Puisque la population des États-Unis va bientôt atteindre 400 millions d'habitants, une étude de Virginia Tech prévoit que 89 millions de logements neufs ou remplacés - et près de 18 milliards de mètres carrés de nouveaux bureaux, institutions, magasins et autres immeubles non résidentiels - seront construits d'ici 2050. Cela signifie que « 2/3 du développement en place en 2050 seront construits à partir de maintenant ».²⁰ Toutefois, si 60 % de cette nouvelle croissance s'effectuait dans le cadre d'un aménagement mixte et dense, 85 millions de tonnes métriques de CO₂ seraient économisées tous les ans d'ici 2030.

Les principes de l'aménagement mixte et dense doivent guider tant le réaménagement et la revitalisation des villes et banlieues dans le monde développé que le nouvel aménagement urbain dans le monde en développement où l'urbanisation s'intensifie continuellement. Des études récentes montrent que l'aménagement dense de zones urbaines peut réduire les véhicules-kilomètres parcourus de 30 % et, par conséquent, réduire également les émissions de GES liées aux transports ; l'ajout de mesures complémentaires visant à décourager la conduite réduirait encore davantage les VKP et les émissions.²¹ En outre, si l'accent est mis dès à présent sur l'aménagement dense, l'avantage climatique qui en résultera sera permanent et s'accroîtra avec le temps.²² D'autres mesures de réduction des émissions des transports telles que l'augmentation des

prix de carburant et des taxes sur le carbone ne présentent pas un avantage climatique durable. L'aménagement dense a également d'autres avantages — il contribue à la protection de la qualité de l'eau, améliore la santé en encourageant la marche, le vélo et d'autres activités physiques, préserve les espaces verts et les terres arables, réduit les frais des contribuables relatifs aux infrastructures routière, d'eau et d'égout et réduit les frais de transport des familles. En outre, la « technologie » de l'aménagement dense existe déjà et a, en fait, été utilisée pendant des milliers d'années par diverses sociétés.

Meilleures pratiques de réduction et de transfert

Curitiba, Brésil

Au début des années quatre-vingt-dix, Curitiba, au Brésil, a construit un important réseau d'autobus publics dans le cadre duquel « plusieurs artères principales ont été désignées comme axes structuraux pour des couloirs d'autobus et plusieurs voies réservées uniquement aux autobus ont été créées » ; il comprend également de grands abribus et arrêts de correspondance, un tarif uniforme quel que soit le trajet et des lignes qui relient les sociétés aux habitations. Curitiba est un modèle d'aménagement urbain et de transport en commun efficaces. 75 % des habitants de Curitiba prennent les transports en commun et bien que la population ait doublé, la circulation a baissé de 30 %.

Jakarta, Indonésie

Dans une ville où les encombrements routiers et la pollution sont notoires et qui devrait devenir la cinquième ville du monde d'ici 2015, le réseau de services d'autobus express TransJakarta (Bus Rapid Transit - BRT) a commencé à opérer en 2004. Seulement quelques années plus tard, le TransJakarta est utilisé par 160 000 usagers par jour et « le temps de trajet d'un bout à l'autre du couloir dans son intégralité a baissé d'une heure pendant les heures de pointe » (ITDP 2010). Le réseau TransJakarta a incité plus de 20 % de ses usagers à abandonner la voiture particulière pour l'autobus, ce qui a entraîné une réduction d'émissions annuelle de 20 000 tonnes métriques.

19 « Transport and Climate Change ». Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities, Module 5e: 2009. Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit. Division 44: Environment and Infrastructure.

20 (Ewing, Reid, Bartholomew, Keith, Winkelman, Steve, Walters, Jerry et Don Chen avec Barbara McCann et David Goldberg. Growing Cooler: Evidence on Urban Development and Climate Change, 2009: 2. Smart Growth America.

21 Ibid.

22 Ibid.

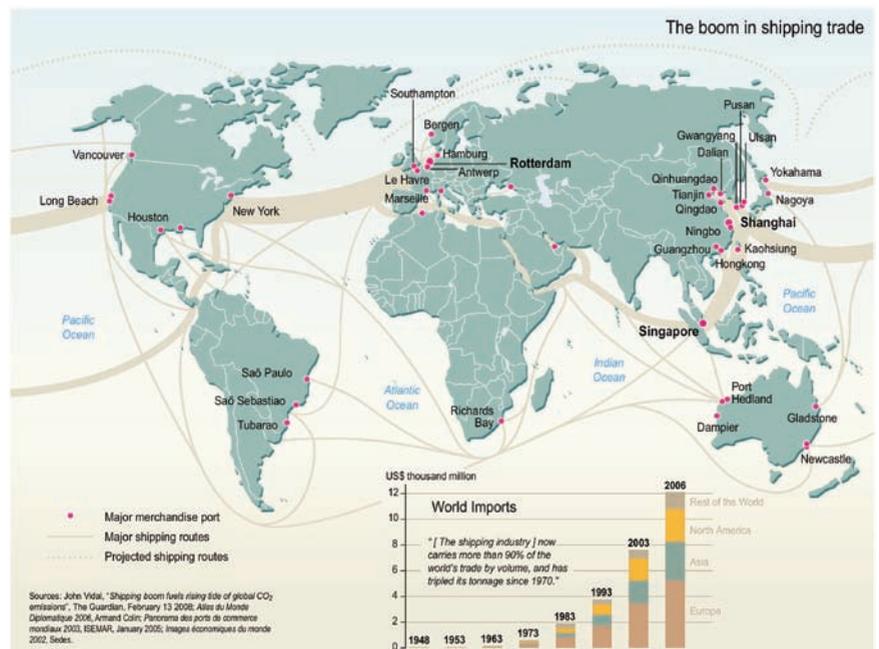
Les villes du monde en développement passent directement à l'aménagement urbain à faibles émissions de carbone

Les prix du transport durable de 2010 ont, pour la première fois dans leur histoire, reconnu toutes les villes des pays en développement pour leur aménagement et leur développement d'une occupation des sols et de réseaux de transport en commun efficaces. Guadalajara, au Mexique, et Cali, en Colombie, ont toutes les deux construit un réseau BRT - Guadalajara a réalisé le sien en deux ans et les autobus propres articulés du réseau BRT de Cali ont été fabriqués en Colombie, ce qui a créé des emplois locaux. Johannesburg, en Afrique du Sud, fut la première ville d'Afrique à mettre en place un réseau BRT et, ce faisant, a établi des programmes de formation pour les chauffeurs de taxi pour que ceux-ci puissent être employés au sein du réseau afin d'aider à pallier les pertes d'emplois dues au réseau BRT dans l'industrie du taxi. Avec l'aide de l'État sud-africain, les chauffeurs de taxi autrefois employés dans le secteur informel dans de mauvaises conditions de travail ont maintenant la possibilité d'occuper des emplois de qualité dans le secteur formel. Ces villes à croissance rapide du monde en développement évitent la faible densité, déploient un aménagement qui encourage l'autodépendance et, en conséquence, construisent des solutions de transport durable à long terme qui réduisent les émissions et les encombrements routiers tout en améliorant la mobilité, la santé et la sécurité des habitants.²³

RÉDUCTION DES DÉPLACEMENTS DE MARCHANDISES NON DURABLES SUR LES PLANS ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL : LOCALISATION

Tout comme un bon aménagement urbain réduit la nécessité de se déplacer en plaçant les services cruciaux à proximité des logements et des lieux de travail des personnes, une restructuration de notre système de production et de consommation est également nécessaire pour réduire les déplacements des marchandises. Au cours des quelques dernières décennies, le système de transport a changé considérablement pour accompagner un modèle de la croissance économique fondé sur

les échanges commerciaux qui est basé sur les besoins concurrentiels des multinationales. Ainsi, la production juste-à-temps et d'autres stratégies de réduction des coûts de main-d'œuvre et de ressources sont utilisées aux dépens des travailleurs et de l'environnement. La grande accélération des déplacements de marchandises au cours des cinquante dernières années a d'énormes implications pour les émissions de carbone. Plusieurs études indiquent que la quantité de carbone émanant du commerce international est considérable – représentant peut-être jusqu'à 25 % de tout le carbone émis. Motivées par le carburant bon marché et les faibles coûts de transport, les chaînes logistiques mondiales de produits industriels et alimentaires s'étendent maintenant sur des milliers de kilomètres. Des produits disponibles localement, comme l'eau en bouteille, sont importés des îles Fidji en France, émettant ainsi des quantités exorbitantes de carbone. Le Tableau 7 illustre la grande expansion du commerce maritime entre 1948 et 2006.²⁴



23 Institution for Transportation and Development Policy, 2010. http://www.itdp.org/index.php/program_areas/detail/developing_high_quality_low_cost_mass_transit/

24 UNEP/GRID-Arendal. <http://maps.grida.no/go/graphic/the-boom-in-shipping-trade/>

Kilomètres alimentaires

La part croissante des déplacements de marchandises sur de vastes distances se reflète dans le nombre de « kilomètres alimentaires » et l'augmentation des émissions liées aux déplacements des produits alimentaires qui en résulte. En 1998, la valeur des denrées agricoles faisant l'objet d'un commerce transfrontalier a atteint 456 milliards de \$, soit trois fois plus que 20 ans auparavant.²⁵ En 2007, ce chiffre s'élevait à 700 milliards de \$.²⁶ À titre d'exemple de ce « grand échange de denrées alimentaires », la Grande-Bretagne importe chaque année 240 000 tonnes de porc des Pays-Bas puis en réexporte 195 000 chaque année. En outre, l'importation des denrées alimentaires au Royaume-Uni a quadruplé entre 1992 et 2007, et le transport des denrées alimentaires représente une part importante et croissante des transports tant aériens que routiers. (DEFRA)²⁷ Une étude de 2005 du DEFRA sur les kilomètres alimentaires a révélé que le transport des denrées alimentaires produit 10 millions de tonnes de dioxyde de carbone annuellement.²⁸

Avec des tendances similaires pour les déplacements de marchandises dans d'autres secteurs économiques, la réduction de la distance parcourue par les marchandises est essentielle à la réduction des émissions dans le secteur des transports. Une relocalisation de l'économie où davantage de marchandises et de services sont produits et fournis localement joue un rôle important dans la réduction des déplacements de marchandises. En outre, la réduction des déplacements de marchandises nécessitera une réévaluation visant à déterminer quels sont les marchandises et services importés d'autres régions qui sont vraiment nécessaires. La réduction des déplacements inutiles de marchandises est directement liée à la création d'une société globalement plus équitable qui comporte un contrôle démocratique de l'économie, la régulation du marché, de meilleures conditions de travail et la prise en charge de la totalité des frais de transport par les usagers des transports, y compris les frais sociaux et environnementaux qui sont actuellement payés par la société.

À l'évidence, la première étape de la réduction des émissions du secteur des transports consiste à commencer dès maintenant à restructurer nos villes et à ap-

porter des changements à notre système économique de manière qui réduisent les déplacements inutiles des marchandises et des personnes. Il est important de réaliser cette transition dès aujourd'hui parce qu'elle réduira définitivement les émissions liées aux déplacements de marchandises et de personnes et comportera un avantage climatique durable et croissant. Une telle transition commencera également à répondre au besoin urgent d'améliorer les conditions de travail des travailleurs des transports et les conditions de vie des familles actives.

TRANSFERT MODAL : PASSAGE DES MODES DE TRANSPORT À ÉMISSIONS DE CARBONE ÉLEVÉES À DES MODES DE TRANSPORT À FAIBLES ÉMISSIONS DE CARBONE

Un complément crucial de la réduction du besoin de transport est le transfert du reste de la demande de déplacements vers des modes de transport à faibles émissions de carbone ou exempts d'émissions de carbone. Pour réduire les émissions du secteur des transports, trois principaux transferts modaux doivent se produire

- 1) le passage des véhicules privés aux transports en commun (autobus, chemins de fer lourd et léger, métro et réseaux souterrains) et aux transports non motorisés ;
- 2) le passage de l'avion au train à grande vitesse ; et
- 3) le passage du fret routier aux frets ferroviaire, maritime et par voies navigables intérieures. Pour le déplacement des particuliers, les modes à faibles émissions de carbone et exempts d'émissions de carbone sont les transports en commun, la marche et le vélo. En ce qui concerne le fret, les modes à faibles émissions de carbone sont les transports maritime, ferroviaire et par voies navigables intérieures.

TRANSFERT MODAL N° 1 : PASSAGE DES VÉHICULES PRIVÉS AUX TRANSPORTS EN COMMUN ET NON MOTORISÉS

Les voitures particulières rejettent plus de la moitié des émissions mondiales des transports. Par conséquent, la réduction de l'utilisation des véhicules privés est es-

25 « A not-so-perfect market: Trade barriers of many kinds are making agriculture less efficient than it could be » The Economist, édition américaine, 25 mars 2000

26 Présentation de Ron Oswald, Secrétaire général, UITA, « Débat de haut niveau sur la crise alimentaire, la production, l'investissement et le travail décent. » - 97ème Conférence internationale du Travail de l'OIT, Genève, 11 juin 2008

27 Martin Hickman. Une étude révèle que les kilomètres alimentaires ont augmenté de 31 % en un an, The Independent (26 octobre 2007). <http://environment.independent.co.uk/climate_change/article3098855.ece>

28 Defra. « Win-win company policies in food logistics systems », Université de Westminster et Université Heriot-Watt. <<http://statistics.defra.gov.uk/esg/reports/foodmiles/annex4.pdf>>

sentielle à la réduction des émissions globales des transports. Les transports en commun produisent beaucoup moins d'émissions par passager-kilomètre qu'un véhicule moyen avec un seul occupant (VSO). Le transport en commun en chemin de fer lourd et les métros produisent 75 % de moins de gaz à effet de serre que les VSO ; le chemin de fer léger en émet 57 % de moins et le transport en autobus 32 % de moins. En outre, les véhicules légers, ainsi que les véhicules lourds pour le fret routier, sont ceux qui contribuent le plus aux encombrements, à la pollution et aux blessures et décès dus aux accidents de la route. Le transfert de l'utilisation des véhicules privés vers les transports en commun et non motorisés est, par conséquent, essentiel à la construction d'un système de transport sûr, équitable et respectueux de l'environnement. Mais le transfert des véhicules privés vers les transports en commun et non motorisés ne se produira que si de hauts niveaux de mobilité et d'accessibilité peuvent être fournis par d'autres moyens. Les décisions individuelles concernant le transport dépendent en grande partie de la disponibilité, de la vitesse, de la commodité et de la sécurité de chaque mode. En d'autres termes, les transports en commun et non motorisés doivent être aussi accessibles, rapides, commodes et sûrs que les véhicules particuliers. Malheureusement, le coût global de la motorisation privée a baissé de 11 % entre 1975 et 2004 alors que le coût réel des billets d'autobus et de chemins de fer a augmenté de 66 % et de 70 % respectivement pendant la même période.²⁹ Toutefois, de nombreuses études ont révélé que lorsque les transports en commun sont abordables, accessibles, sûrs et rapides, les gens les préfèrent au véhicule privé.³⁰ En fait, entre 1995 et 2000, époque à laquelle la ville de New York a réduit le prix de ses cartes d'abonnement hebdomadaires et mensuelles pour les trains et autobus publics, les niveaux de passagers ont augmenté de 31 %. L'augmentation des usagers représentait un grand nombre de personnes qui utilisaient jusque-là des véhicules privés pour se déplacer.³¹

Les stratégies de transfert des véhicules privés vers les transports en commun doivent également explorer les possibilités de réduction des émissions des transports en commun mêmes. La question de la réduction des émissions des transports en commun deviendra plus

importante au fur et à mesure que la demande s'accroît. Les possibilités de réduction des émissions des transports en commun comprennent l'électrification de réseaux ferroviaires qui utilisent des sources d'énergie renouvelable, des autobus qui utilisent du gaz naturel liquide, des autobus hybrides ou, éventuellement, les carburants alternatifs. Par rapport aux anciens autobus diesel, les nouveaux autobus hybrides consomment entre 15 et 40 % de carburant de moins et réduisent les GES d'un pourcentage similaire. Dans le but de réduire les émissions des transports en commun, le syndicat australien des travailleurs des transports (Transport Workers Union) a demandé à l'État australien « d'œuvrer pour que tous les autobus - publics et privés - utilisent du gaz naturel propre d'ici 2012 » (briefings sur le changement climatique en Australie du TWU).

Calgary, Canada

Le chemin de fer léger de la ville, le C-train, est en service depuis 1981 et consiste actuellement en deux lignes, 36 stations et 116 véhicules. Le centre-ville de Calgary est une zone gratuite mais les trajets en dehors de la ville sont payants. En 2001, Calgary Transit s'est associée avec ENMAX et Vision Quest Wind Electric Inc. pour développer le programme « Ride the Wind » qui permet d'alimenter les trains du C-Train en électricité éolienne. Des éoliennes situées au sud de l'Alberta génèrent l'énergie éolienne, une quantité équivalente d'électricité utilisée par le C-Train étant envoyée au réseau électrique principal. L'utilisation de l'énergie éolienne réduit actuellement les émissions de CO₂ de 26 000 tonnes par an.³²

Un transfert modal de l'utilisation de véhicules privés vers les transports en commun nécessite un changement important de comportement pour de nombreuses sociétés. Pour que ce transfert ait lieu, il faut veiller à deux mesures principales : 1) les réseaux et services de transport en commun doivent être développés et 2) les réseaux et services de transport en commun ont également besoin d'être améliorés. De nombreuses villes des pays du sud et des petites villes des pays du nord développent leurs systèmes de transport en commun à l'aide d'un Bus Rapid Transit (BRT), une alternative au chemin de fer léger (light rail transit - LRT) meilleur marché.³³ À Portland, Oregon, aux États-Unis,

29 "Who says there is no alternative?" RMT (National Union of Rail, Maritime and Transport Workers): 25 juillet 2008.

30 Ewing, Reid, Bartholomew, Keith, Winkelman, Steve, Walters, Jerry, and Don Chen with Barbara McCann and David Goldberg. Growing Cooler: Evidence on Urban Development and Climate Change, 2009: 2. Smart Growth America.

31 Ibid.

32 Transport Outlook 2008: Focusing on CO₂ Emissions from Road Vehicles, Joint Transport Research Centre, Discussion Paper No. 2008-13, May 2008 et http://www.calgarytransit.com/html/ab_out_ct.html

33 Les réseaux BRT coûtent généralement entre 1 et 15 millions de \$US/km tandis que les réseaux de chemin de fer suspendu et les réseaux de métro souterrain coûtent entre 50 millions de \$US/km et plus de 200 millions de \$US/km. (Wright, L. (non daté). Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-Makers in Developing Cities. Vol. Module 3b: Bus Rapid Transit. Washington, D.C.: Institute for Transportation and Development Policy).

la construction d'un réseau complet de chemin de fer léger a réduit les véhicules-kilomètres parcourus dans la ville de 20 % par rapport à la moyenne nationale des villes des États-Unis. Si on tient également compte des programmes d'efficacité des bâtiments et de la plantation d'arbres à grande échelle, les émissions de gaz à effet de serre de Portland ont diminué de 13 % au cours des dix dernières années et se situent actuellement à 1 % en dessous des niveaux de 1990.³⁴ Le Tableau 8 illustre la réduction des émissions de GES des transports en commun par passager moyen-kilomètre pour chaque mode de transport.

TABLEAU 8. ÉMISSIONS DE GES PAR PASSAGER MOYEN-KILOMÈTRE

Mode de transport	Capacité maximale (passagers par véhicule)	Capacité moyenne (passagers par véhicule)	Émissions de GES par véhicule-kilomètre	Émissions de GES par passager moyen-kilomètre
Piéton	1	1,0	0	0
Vélo	2	1,1	0	0
Scooter essence (deux temps)	2	1,2	118	98
Scooter essence (quatre temps)	2	1,2	70	64
Voiture essence	5	1,2	293	244
Voiture diesel	5	1,2	172	143
Minibus diesel	20	15,0	750	50
Autobus diesel	80	65,0	963	15
Autobus au gaz naturel comprimé	80	65,0	1 050	16
Autobus diesel articulé	80	160,0	1 000	7

Source: Hook and Wright, 2002

Il y a également plusieurs façons d'améliorer le service et l'exploitation des systèmes de transport en commun pour faciliter le transfert modal de la voiture particulière vers les transports en commun, à savoir la division des lignes, l'amélioration des correspondances, la coordination des horaires par le biais des billets et l'augmentation de la fréquence des véhicules de transport en commun. L'amélioration des installations pour les passagers est également essentielle pour attirer les usagers de la voiture particulière vers le transport collectif ; par exemple, l'amélioration des abribus, des stations, de la sécurité et de la sûreté, du confort des véhicules, des panneaux de signalisation et de l'accès pour les personnes âgées et

handicapées. Enfin, les transports en commun seraient plus accessibles et commodes pour les usagers si l'infrastructure physique et les systèmes de tarification des systèmes de transport en commun publics et autres étaient entièrement intégrés.

En ce qui concerne le potentiel de réduction des émissions lié à un transfert modal de la voiture particulière vers les transports en commun, il est important de noter que les niveaux d'utilisation des transports en commun constituent un facteur important de détermination du niveau de réduction des émissions qui peut être réalisé par ce transfert.

En outre, les prévisions de réduction des émissions par le transfert de la voiture particulière vers les transports en commun doivent tenir compte de la possibilité de l'« effet rebond ». Dans certains cas, lorsque les systèmes de transport en commun sont améliorés et incitent à un passage de la voiture particulière aux transports en commun, la réduction des encombrements sur les routes qui en résulte attire initialement un supplément de conducteurs.

Les courts trajets (moins de 3,2 kilomètres) constituant la majorité des trajets de véhicules privés, il est important de les transférer vers les transports en commun et la mobilité non motorisée. Les courts trajets en voiture polluent davantage, et ce de manière disproportionnée, car les émissions sont plus élevées au démarrage des moteurs. Pour réduire les émissions des transports, le transfert de la voiture particulière vers les modes de transport non motorisés est important pour remplacer les courts trajets en véhicule. Toutefois, la réalisation du transfert de la voiture vers le vélo et la marche dépend en grande partie des conditions locales. Un aménagement urbain qui raccourcit les trajets et fournit une infrastructure sûre et commode pour la marche et le vélo influe considérablement sur la mesure dans laquelle le transfert vers le transport non motorisé peut réduire les émissions de GES.

Les transports en commun et non motorisés apportent également certaines solutions au problème de la motorisation incontrôlable dans les pays du sud – une tendance qui a des conséquences extrêmement négatives

³⁴ Il est possible de lire l'article entier du Christian Science Monitor sur le site suivant : <http://abcnews.go.com/international/CSM/story?id=1253582>

pour des millions de pauvres et qui contribue rapidement aux émissions mondiales. Dans la plupart des villes du monde dit en développement, une grande proportion de personnes se rend au travail à pied. Les pauvres qui dépendent des transports prennent en général les transports en commun.³⁵ Au niveau des revenus moyens, il y a une dépendance accrue envers les petits modes de transport motorisés tels que les jitneys, les scooters et les motos. Ce n'est qu'au niveau des revenus élevés que l'utilisation de la voiture particulière apparaît. Mais ce sont les ménages à revenus faibles et moyens qui dépensent le plus en transports, jusqu'à 30 % de leurs revenus dans les zones urbaines.³⁶ Par conséquent, ce sont les ménages pauvres qui souffrent de manière disproportionnée des coûts de transport élevés. Les ménages pauvres sont donc vulnérables aux coûts et à la disponibilité des systèmes de transport en commun qui sont souvent financés insuffisamment et limités ; par conséquent, l'accès aux transports en commun influe considérablement sur le taux de participation au marché de l'emploi et le taux d'emploi des habitants des zones urbaines défavorisées.³⁷ La réorientation de la motorisation rapide dans les pays du sud vers les transports collectifs et non motorisés, en développant et améliorant les systèmes de transport en commun ainsi que l'infrastructure piétonne et cyclable, et l'intégration des transports en commun dans un aménagement urbain efficace peuvent réduire les émissions tout en remédiant aux autres conséquences négatives de l'accroissement de l'utilisation de la voiture particulière dans les pays du sud susmentionnés.

Improving passenger amenities is also key to attracting passenger car users to mass transit; these improved amenities include bus shelters, station improvements, safety and security enhancements, vehicle comfort improvements, signposting and elderly/mobility impaired access.

TRANSFERT MODAL N° 2 : PASSAGE DE L'AVION AU TRAIN À GRANDE VITESSE (TGV)

Les chemins de fer sont un moyen de transport de personnes et de marchandises éconergétique et rejette donc un plus faible volume d'émissions par passager que les autres modes. Le transfert des courts trajets en avion vers le rail serait particulièrement bénéfique car les vols court-courrier rejettent une plus grande proportion d'émissions nocives que les vols long-courrier et consomment particulièrement beaucoup de carburant parce que les décollages et les atterrissages utilisent jusqu'à 25 % de la consommation globale de

carburant. En outre, le TGV consomme entre 65 et 80 % de moins d'énergie par passager-kilomètre que les avions et émet entre 8 et 10 fois moins de CO₂ que les avions.³⁸ L'efficacité du rail est également démontrée par le fait que le rail ne représente que 1,6 % des émissions totales des transports alors qu'il transporte 6 % de tous les passagers.³⁹

Il n'est certes pas possible de remplacer les vols long-courrier par des voyages en TGV, mais ce sont les vols court-courrier qui ont augmenté le plus au cours des récentes

années. L'apparition des compagnies aériennes low-cost a incité à l'utilisation de vols court-courrier à bas prix principalement intérieurs, même dans les cas où il est possible de prendre le train. Le coût des billets d'avion et de l'automobile a généralement baissé au cours de la dernière décennie, mais le coût des transports en commun a, en termes réels, augmenté. À l'aéroport international de Heathrow à Londres, au Royaume-Uni, plus d'un tiers des vols sont des court-courrier et en Europe en général, 45 % des vols sont à l'intérieur de l'Europe ou d'une distance de 500 km ou

35 Baker, Judy, Rakhi Basu, Maureen Cropper, Somik Lall and Akie Tkeuchi. 2005. "Urban Poverty and Transport: The Case of Mumbai." World Bank Policy Research Working Paper 3693. The World Bank, Washington DC.

36 Sperling, Daniel and Salon, Deborah. 2002. Transportation in Developing Countries: An Overview of Greenhouse Gas Reduction Strategies. Prepared for the Pew Center on Global Climate Change.

37 (UNEP GGND) Sanchez, Thomas W. 1999. "The Connection Between Public Transit and Employment." Journal of the American Planning Association 65(3):284-296.

38 McCollum, David, Gould, Gregory and David Green. Greenhouse Gas Emissions from Aviation and Marine Transportation: Mitigation Potential and Policies. PEW Center on Global Climate Change, December 2009.

39 Krohn, O., Ledbury, M., Schwarz, H. 2009. Railways and the Environment, Belgium. Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER). [online]. path: http://www.cer.be/index.php?option=com_publications&task=category§ionid=&id=54&Itemid=62. [cited 01.10.2009].

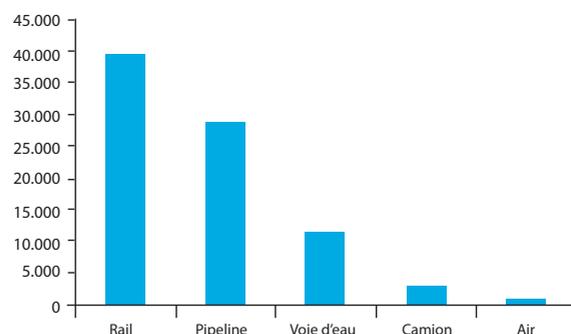
moins. Au moins 100 000 vols sur 473 000 en partance de l'aéroport international de Heathrow se rendent à des destinations qui sont déjà desservies par le rail. Cependant, lorsqu'il existe un service ferroviaire abordable temporairement compétitif, les études indiquent que les passagers préfèrent souvent prendre le train lorsque le trajet est inférieur à 4 - 4 ½ heures. Par exemple, la plupart des trajets entre Londres et Paris et entre Londres et Bruxelles sont maintenant assurés par l'Eurostar et non par l'avion — une énorme réussite en ce qui concerne les émissions parce que, selon le RMT, les passagers aériens « qui voyagent entre Londres, Paris et Bruxelles génèrent dix fois plus d'émissions de CO₂ que ceux qui prennent l'Eurostar ». En Espagne où l'État a investi considérablement dans le TGV, le rail est redevenu un mode de transport principal. L'Espagne a pour intention d'avoir 10 000 kilomètres de voies à grande vitesse d'ici 2020 ; grâce au développement de ce système, 90 % de la population seront dans un rayon de 48 km d'une gare ferroviaire.

TRANSFERT MODAL N° 3 : PASSAGE DU FRET ROUTIER AUX FRETS FERROVIAIRE, MARITIME ET PAR VOIES NAVIGABLES IN- TÉRIEURES

Le troisième transfert important qui doit avoir lieu pour réduire les émissions des transports est le passage du fret routier à des modes de transport de marchandises à faibles émissions de carbone comme le rail, la mer et les voies navigables intérieures. Le fret routier représente plus de 30 % des émissions mondiales des transports, et est en hausse. Le rail, par contre, est une forme de transport très efficace et crée davantage d'emplois que le transport routier, à la fois au niveau des activités quotidiennes qu'à celui de la construction et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. Le transport maritime peut également aider à réduire les émissions des transports routiers, car il est encore plus efficace par tonne de fret que le transport ferroviaire. Les voies navigables intérieures, qui sont actuellement sous-utilisées, sont une excellente alternative au déplacement des marchandises par route. Malheureusement, il n'y a aucune comparaison entre le fret routier et les autres modes de fret en termes de coûts ; une

étude sur les coûts environnementaux et sociaux des poids-lourds au Royaume-Uni a révélé que les poids-lourds ne paient qu'environ 59 à 69 % de la totalité des coûts sociaux et environnementaux qu'ils imposent à la société.⁴⁰

TABLEAU 9. ÉQUIVALENT CO₂ PAR TONNE-MILE POUR LES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT.



⁴⁰ Environmental and Social Costs of Heavy Goods Vehicles and Options for Reforming the Fiscal System. Oxford Economic Research Associates, 1999.

Plus particulièrement, le rail rejette entre cinq et dix fois moins d'émissions que le transport routier par tonne et requiert entre quatre et sept fois moins d'énergie que le transport routier.⁴¹ Le rail représente 1,6 % des émissions totales des transports mais transporte 10,3 % de la totalité du fret. En termes réels, un train de fret peut remplacer 150 semi-remorques.⁴² Le transport routier est certes plus pratique et plus efficace pour les courts trajets et les « derniers kilomètres » entre les centres de distribution régionaux et le marché mais, pour réduire les émissions des transports, les moyens et longs trajets ne doivent plus être assurés par les camions mais par le rail ou les voies navigables intérieures. La France a commencé à mettre en branle cet important transfert modal en se fixant l'objectif d'accroître la part modale du fret ferroviaire jusqu'à 25 % d'ici 2012 dans le cadre de son programme national de réduction des émissions. L'Allemagne s'est également fixé l'objectif d'accroître la part du fret ferroviaire de 17 % à 25 % d'ici 2015 afin d'atteindre ses objectifs nationaux de réduction d'émissions.⁴³

Pour que les avantages environnementaux du transfert du fret routier vers le fret ferroviaire se réalisent vraiment, l'électrification du réseau ferroviaire, alimenté par des sources d'énergie renouvelable à faibles émissions de carbone, est nécessaire. Bien que le fret ferroviaire consomme actuellement beaucoup moins d'énergie et de carburant que le fret routier, de nombreux réseaux ferroviaires du monde utilisent des locomotives diesel à combustible fossile qui produisent une pollution et des émissions nocives. La concentration de la pollution par le diesel des trains, camions et équipements de manutention du fret autour des gares de triage est une préoccupation importante pour les travailleurs des transports et les communautés environnantes.

Le transfert modal des transports est une proposition à long terme, mais le processus doit être entamé immédiatement. Un transfert modal visant à réduire les émissions des transports nécessiterait une collaboration entre les secteurs industriels du FIT pour créer une approche intermodale de haute qualité et à faibles émissions de carbone pour les déplacements de personnes et de marchandises, qui utilise le mode de transport le

plus efficace et émettant le moins de carbone possible pour chaque étape d'un voyage. Par exemple, retirer un conteneur ou une semi-remorque grand volume de la route pour le ou la mettre sur un train de fret longue distance, n'utiliser des camions que pour les liaisons courtes avant et après le transport et réduire la consommation d'énergie spécifique de presque la moitié.⁴⁴ Ce transfert nécessiterait également une demande collective des secteurs industriels du FIT de meilleures conditions de travail et d'une internalisation de tous les coûts sociaux et environnementaux pour chaque mode de transport.

AMÉLIORATION : AMÉLIORER L'EFFICACITÉ POUR RÉDUIRE LES GES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

L'amélioration de l'efficacité énergétique des modes de transport et de la technologie de véhicules est la troisième étape du modèle Réduction - Transfert - Amélioration. La réduction et le transfert de la demande de déplacements vers des modes de transport à faibles émissions de carbone et exempts d'émissions de carbone sont certes plus prometteurs quant à l'objectif global et à long terme de la réduction des émissions des transports, mais l'efficacité des véhicules et des carburants est importante pour les réductions à court terme et pour la réduction des GES dans les pays en développement où le parc de véhicules croît rapidement. Au fur et à mesure que les pays en développement accroissent leur utilisation de modes de transport motorisés, ils éviteront peut-être les technologies les plus polluantes en adoptant directement une technologie propre évoluée pour répondre à leurs besoins de transport.

Véhicules légers

Avec un parc total de véhicules légers en croissance rapide (de 700 millions en 2005 à près de 2 milliards en 2050), l'amélioration de l'efficacité des véhicules légers est essentielle à la réduction à court terme des émissions de ce secteur.⁴⁵ Il est certes possible que les transferts vers les transports en commun se produisent plus rapidement, mais les changements de densité des villes permettant d'accéder aux services importants

41 ASLEF (train drivers union). <http://www.aslef.org.uk/information/100012/107535/105442/105143/freight/>

42 Australian Rail Tram and Bus Worker, 2005.

43 Umwelt Bundes Amt. <http://www.umweltbundesamt.de/index-e.htm>

44 Krohn, O., Ledbury, M., Schwarz, H. 2009. Railways and the Environment, Belgium. Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER). [online]. path: http://www.cer.be/index.php?option=com_publications&task=category§ionid=8&id=54&Itemid=62. [cited 01.10.2009].

45 IEA, 2009

sans voiture particulière prendront plus longtemps. Il y a trois façons principales d'accroître l'efficacité des véhicules légers : l'amélioration de l'efficacité des véhicules, les carburants alternatifs et les technologies de véhicules évoluées.

Puisque les moteurs à combustion interne dominent actuellement le parc mondial, l'amélioration de l'efficacité de ces moteurs est un moyen de réduire les émissions des transports à court terme et à faible coût. Les principales méthodes d'amélioration de l'efficacité des moteurs à combustion sont les transmissions hybrides, la réduction de la cylindrée des moteurs, les turbos, la réduction du poids, les nouvelles configurations de moteur et les nouveaux régimes de combustion.⁴⁶ Les technologies de véhicules évoluées fondées sur des systèmes de propulsion alimentés par l'électricité de réseau ou l'énergie électrochimique verront leur part du parc mondial de véhicules augmenter dans 25 à 50 ans. Il s'agit plus particulièrement des véhicules hybrides rechargeables, à cellule à combustible et entièrement électriques.

Transport ferroviaire

Le rail est déjà l'un des modes de transport les plus éconergétiques. Non seulement il est possible d'attirer les déplacements de marchandises et de personnes vers le rail en améliorant le service et en développant les lignes, mais l'efficacité énergétique des trains mêmes peut être améliorée, notamment en réduisant la traînée aérodynamique, en réduisant le poids des trains et en développant une propulsion à plus haut rendement. Le GIEC prévoit que ces améliorations de l'efficacité pourraient entraîner un accroissement de l'efficacité énergétique du rail de quelques pourcents à 40 %. Aux États-Unis, l'efficacité des carburants du transport ferroviaire a augmenté de 38 % depuis 1990 grâce à des systèmes de contrôle de pointe, des wagons de fret plus légers et des moteurs de locomotive plus performants. Par con-

tre, l'efficacité des carburants routiers n'a augmenté que de 11 % depuis 1990. En fait, le rail transporte actuellement un tonnage de fret deux fois plus élevé qu'en 1980 tout en consommant environ la même quantité de carburant.

Transport maritime

Comme le rail, le transport maritime est un mode de transport très éconergétique. En conséquence, environ 90 % des marchandises mondiales sont transportées par mer dans des navires équipés de moteurs diesel (environ 96 % ont des moteurs diesel). La plupart des études conviennent que la seule possibilité à court terme de réduire les émissions du transport maritime est la réduction de la vitesse, mais ce n'est pas possible pour tous les navires. Certaines études estiment que les émissions des transports maritimes en vrac, en conteneurs et en navires-citernes pourraient être réduites de 30 % en utilisant le surplus actuel pour réduire la vitesse.⁴⁷ En général, la relation entre la consommation de carburant et la vitesse est une fonction puissance trois. Par conséquent, une réduction de 10 % de la vitesse correspond à une baisse des émissions d'environ 27 % par unité de temps ou de 19 % par unité de distance. En réalité, la réduction des émissions sera un peu

« L'accroissement de l'économie de carburant des véhicules traditionnels à moteur à combustion interne est une stratégie clé de réduction des GES des transports à faible coût — il y a une occasion évidente d'accroître l'économie de carburant des voitures neuves de 30 % ou plus d'ici 2020 puis de 50 % d'ici 2030 à peu de frais en tenant compte des économies de carburant réalisées sur toute la durée de vie des véhicules ». (Forum international des transports, 2009).

plus élevée que 19 % par unité de distance car les navires ne naviguent pas tout le temps à leur vitesse optimale. La réduction de la vitesse des navires est une forme particulièrement attrayante d'augmentation de l'efficacité et de réduction des émissions parce qu'elle ne nécessiterait probablement pas de modifications importantes des navires et pourrait, en théorie, être introduite du jour au lendemain.

L'efficacité des navires peut être accrue par le biais de nouveaux concepts de navires, de plus grands navires, d'une optimisation de la conception de la coque, de la superstructure et des hélices, de systèmes électriques

46 IEA, 2009

47 Seas At Risk: Going Slow to Reduce Emissions, 2010. <http://www.seas-at-risk.org/>

et de propulsion plus performants et de revêtements de coque à faible résistance. Le GIEC prévoit qu'en mettant ces améliorations de l'efficacité énergétique à exécution, les nouveaux navires pourraient réaliser une réduction de 5 à 30 % de leurs émissions de CO₂ et les anciens navires une réduction de 4 à 20 %. Les carburants alternatifs pourraient être une solution de réduction des émissions à long terme pour les navires. La deuxième étude sur les GES de l'OMI (2009) affirme que l'énergie renouvelable, telle que l'énergie éolienne, pourrait également aider à réduire les émissions du transport maritime (de 1 à 10 %) dans l'avenir. À moyen et long termes, l'efficacité opérationnelle des navires pourrait être améliorée par l'optimisation de la logistique, du routage et de la maintenance des navires. Bien que les navires soient une forme de transport très efficace, les combustibles de soute utilisés dans leurs moteurs sont extrêmement polluants. Pour réduire de manière significative les émissions d'équivalent gaz à effet de serre du transport maritime (les combustibles de soute émettent des niveaux élevés de soufre), il faut remplacer les combustibles de soute par des carburants à basse teneur en soufre ou installer des systèmes de réduction de la pollution coûteux. De plus en plus de limitations sont imposées en ce qui concerne les émissions d'oxyde d'azote, problème qui peut être généralement résolu en améliorant les technologies de moteurs.

Transport aérien

Étant donné la croissance des vols prévue d'ici 2050, une plus grande efficacité des avions sera importante, même si la demande de vols est réduite par le biais d'autres mécanismes (disponibilité du rail, coûts prohibitifs des vols, etc). Les moyens de réduction des émissions à court terme du transport aérien comprennent l'amélioration du système de transport aérien, telle que des dispositifs de communication, de navigation et de surveillance de pointe (CNS), et l'amélioration de la gestion du trafic aérien. Ces améliorations pourraient aider à réduire la consommation de carburant, à raccourcir les distances de parcours et à réduire l'encombrement au sol et dans les airs. Les émissions de GES du transport aérien pourraient également être réduites en raccourcissant les distances des routes de vol, en minimisant le temps de roulement au sol, en volant à l'altitude de croisière optimale, en limitant l'attente et

l'échelonnement des atterrissages, en effectuant des modifications opérationnelles afin de réduire les traînées de condensation, en réduisant la séparation verticale minimum (vertical separation minimum - RVSM) et en diminuant les vitesses de vol.

Il y a plusieurs possibilités d'accroissement de l'efficacité énergétique des avions à moyen et court termes, à savoir l'amélioration de l'aérodynamique de la cellule (y compris fuselage intégré), les développements technologiques des réacteurs, la réduction du poids, la réduction de la traînée et l'utilisation de carburants alternatifs (la source de carburant principale des avions est actuellement le kérosène).

IMPLICATIONS POUR L'EMPLOI D'UNE STRATÉGIE RÉDUCTION - TRANSFERT - AMÉLIORATION

Quel sera l'effet d'une approche résolue du modèle RTA sur les opportunités d'emploi dans le secteur des transports ? Comme indiqué dans la 1ère partie, le nombre d'emplois dans les transports a augmenté mais la qualité de ces emplois a en général diminué. Cependant, même l'accroissement du nombre d'emplois semble précaire car l'hyperconcurrence a connu, par exemple, d'énormes pertes financières tant pour les constructeurs de véhicules automobiles que les compagnies aériennes. Une autre consolidation est, semble-t-il, inévitable.

En attendant, plusieurs études des politiques Réduction - Transfert - Amélioration indiquent que ces politiques créeront davantage d'emplois dans les transports qu'elles n'en supprimeront.⁴⁸ Mais ce sera au FIT et à ses affiliés qu'il incombera de veiller à ce que ces postes soient des emplois syndiqués de haute qualité et sûrs qui offrent une égalité des chances pour les femmes, les personnes de couleur et les autres groupes sociaux marginalisés en termes de travail, de salaire, de formation et d'avantages. Cependant, les emplois existants pourront faire l'objet de changements et des emplois pourront être perdus si les politiques RTA sont mises en œuvre. Par conséquent, les syndicats doivent tenir compte de ces changements dans leur organisation des stratégies — en anticipant la façon dont les travailleurs seront affectés par les politiques relatives

48. Green jobs: toward decent work in a sustainable, low-carbon world. UNEP/ILO/ITUC. Martin Cames et al., Hauptgewinn Zukunft: Neue Arbeitsplätze durch umweltverträglichen Verkehr (Freiburg and Bonn: Öko-Institut and Verkehrsclub Deutschland, 1998). (Tim Jenkins, Less Traffic, More Jobs (London: Friends of the Earth Trust, May 1997).

au changement climatique et à la protection du climat.

Parmi les sources majeures de création d'emplois due aux politiques RTA, figure le transfert modal des véhicules privés vers les transports en commun qui entraînerait une amélioration et un développement massifs des systèmes de transport en commun. Les sociétés de transport en commun sont actuellement des employeurs importants. L'Association internationale des transports en commun (International Association of Public Transport - UITP) estime que 900 000 personnes sont employées dans les transports en commun urbains dans les 25 États membres de l'UE. À Paris, la RATP emploie 43 000 personnes et à New York, les transports en commun emploient 43 000 conducteurs de métro et d'autobus – ainsi que des milliers de personnes occupant des postes administratifs et de maîtrise. Les investissements dans les transports en commun en Europe multiplient en moyenne le nombre d'emplois par 2 ou 2,5 (mais, dans certains cas, jusqu'à 4,1). Des études menées en Europe et aux États-Unis indiquent qu'environ 30 emplois sont créés par million d'euros investis dans l'infrastructure des transports en commun et 57 pour le même niveau d'investissement dans l'exploitation des transports.⁴⁹ Une récente étude américaine des dépenses de stimulation dans les transports a révélé que l'investissement dans les transports en commun crée deux fois plus d'emplois par dollar que la construction de nouvelles routes. Dans l'ensemble, plusieurs études ont indiqué que l'investissement dans les projets de transport en commun crée davantage d'emplois que l'investissement dans la construction de nouvelles routes ainsi qu'une plus grande variété d'emplois, notamment dans la construction, l'exploitation, la maintenance et l'administration de réseaux de transports en commun et dans la construction de logements, de magasins et de locaux commerciaux à proximité de ces nouveaux réseaux de transport collectifs.

Le transfert de la route vers le rail et de l'avion vers le train pourrait également créer de nombreux emplois. Non seulement le transport ferroviaire consomme moins de carburant mais il requiert davantage de main-d'œuvre que le transport routier.⁵⁰ Des études allemandes indiquent que cela s'applique également à la construction des voies par rapport à la construction des

routes. En fait, de tout l'investissement dans l'infrastructure publique, c'est la construction des routes qui crée le moins d'emplois.⁵¹ En outre, les emplois dans le fret ferroviaire sont généralement mieux payés et de meilleure qualité que les emplois dans le fret routier. Par exemple, aux États-Unis, l'industrie ferroviaire est syndiquée à 85 % et les travailleurs du rail gagnent « 30 % de plus que le revenu annuel moyen américain et 74 % de plus que les travailleurs de l'ensemble du secteur des transports ». ⁵² En outre, 7 800 emplois sont créés pour chaque tranche d'investissement de 1,8 milliard de \$ dans le fret ferroviaire aux États-Unis ; ces emplois comprennent les emplois directs dans le fret ferroviaire et les emplois dans la fabrication (locomotives, wagons de fret, matériel d'atelier), la construction (bâtiments des voies ferrées, entrepôts, nivellement) et l'industrie sidérurgique (rail et matériaux de voie sur les lignes), entre autres.⁵³ En général, le transfert modal promet de créer davantage d'emplois dans la construction d'autobus, de chemins de fer légers, de métros et de chemins de fer lourds ; dans la fourniture de l'infrastructure requise pour ces modes de transport (voies, signaux, stations, etc.) ; et dans la planification, l'exploitation et la maintenance des systèmes de transport (conducteurs d'autobus, chefs de train et autres opérateurs ; planificateurs de lignes, personnel de maintenance, etc.).

Dans les 25 pays de l'UE, un total de 8,2 millions de personnes était employé dans tous les services de transport réunis en 2004. Cependant, le transport ferroviaire ne représentait que 11 % de ce chiffre, c'est-à-dire 900 000 emplois. L'emploi dans le transport ferroviaire a baissé au cours des quelques dernières décennies ; en un court laps de temps, entre 2000 et 2004, le nombre d'emplois a diminué de 14 % même si la valeur ajoutée a augmenté de 3 %. Par contre, les emplois dans le transport routier de fret et de passagers s'élèvent à environ 4,3 millions et ceux dans le transport aérien à 400 000.⁵⁴ Le développement du rail pourrait remédier à ces pertes d'emplois en une période de temps relativement courte.

En ce qui concerne les émissions de l'industrie automobile, les effets sur l'emploi d'une approche RTA sont plus compliqués. Sur plusieurs décennies, un transfert

49 WWF note 103; also Oeko-Institut study – WWF 104 and Denmark study WWF 105

50 WWF note 110

51 111 études allemandes de Michael Renner, Jobs in a Sustainable Economy, Worldwatch Paper 104 ; Washington, DC : Worldwatch Institute, septembre 1991, p. 33

52 Full Speed Ahead: Creating Green Jobs Through Freight Rail Expansion. Blue Green Alliance and Economic Policy Institute, 2010.

53 Full Speed Ahead: Creating Green Jobs Through Freight Rail Expansion. Blue Green Alliance and Economic Policy Institute, 2010.

54 Commission européenne, Panorama of Transport Edition 2007. Bruxelles : Eurostat Statistical Books: p. 154.

majeur aux dépens des véhicules particuliers et des véhicules lourds pourrait réduire l'emploi dans la fabrication, l'entretien et la réparation des véhicules ainsi que dans la construction et la maintenance des routes. Toutefois, le besoin de fabrication, d'entretien et d'utilisation de voitures propres est important parce que la restructuration du système d'occupation des sols actuel en vue de la réduction des déplacements est un transfert à moyen ou long terme et parce qu'il y aura toujours une certaine demande de véhicules particuliers, surtout dans les zones rurales où la capacité à offrir aux habitants des transports en commun est limitée. Une étude du marché des voitures propres aux États-Unis a révélé que des politiques réglementant l'accroissement de l'économie de carburant stimuleraient la demande de voitures propres et que « l'approvisionnement du marché automobile américain en voitures plus performantes pourrait entraîner un gain net de plus de 190 000 nouveaux emplois [mondialement] uniquement en raison des améliorations apportées à l'économie de carburant ».55 En outre, la construction, la maintenance et l'exploitation de l'infrastructure nécessaire aux véhicules hybrides et électriques et aux véhicules à pile à hydrogène créeront également des emplois. Enfin, l'industrie automobile est fin prête pour la transition ou à « se rééquiper » pour la fabrication d'autobus et de trains pour les transports en commun et la fabrication de wagons pour le fret ferroviaire.

STRATÉGIES POLITIQUES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DES TRANSPORTS

Aménagement mixte et dense : Réduction des véhicules-kilomètres parcourus en plaçant les services essentiels - logements, emplois, commerces - tout près les uns des autres. L'aménagement dense concentre également le développement dans les zones existantes (aménagement intercalaire ou des friches industrielles) afin de protéger les espaces verts, les forêts et les terres arables.

- ▶ Intégration des transports et de l'aménagement urbain qui comporte des stratégies de transport multimodales.
- ▶ Nécessité de plans d'action exhaustifs locaux en

matière de climat qui inventorient les gaz à effet de serre et analysent les stratégies de réduction des émissions, y compris la priorisation des projets qui encouragent le développement des transports en commun, la réduction des véhicules-kilomètres parcourus et la réduction des gaz à effet de serre.

- ▶ Demande ou fourniture d'incitations financières pour les projets de croissance intelligente ou de « localisation intelligente » - zones où les kilomètres parcourus seront minimisés.
- ▶ Demande ou fourniture d'incitations financières pour un aménagement axé sur le transport en commun ou des « transit villages » - où les logements et les emplois sont près des réseaux de transport en commun.

Réduction des véhicules-kilomètres parcourus

- ▶ Investissement dans de nouveaux réseaux de transport en commun ainsi qu'expansion et amélioration considérables des systèmes de transport en commun existants pour les transports de banlieue, interurbains, rapides et en chemin de fer léger.
- ▶ Zones de faibles émissions / Mesures de restriction physiques - zones où l'accès n'est autorisé qu'aux véhicules ou catégories de véhicules répondant à une norme d'émission prescrite.
- ▶ Mesures de gestion du trafic - fluidité de la circulation qui réduit l'encombrement, accroît l'efficacité des carburants et réduit les émissions.
- ▶ Réglementation de l'offre de stationnement - rend l'utilisation de la voiture peu attrayante et encourage un transfert modal vers les modes de transport en commun ou non motorisés.
- ▶ Limitations de vitesse - la réduction de la vitesse entraîne généralement une plus grande efficacité des carburants et, par conséquent, de plus faibles émissions.
- ▶ Mécanismes de prix visant à réduire l'utilisation des véhicules et les véhicules-kilomètres parcourus - tarification routière, application/augmentation de la taxe sur les carburants, normes de carburant, imposition des véhicules, tarification du stationnement, péage

55 Driving Growth: How Clean Cars and Climate Policy Can Create Jobs. Natural Resources Defense Council, Center for American Progress and United Auto Workers, 2010.

urbain, voies de covoiturage tarifées, tarification variable pour les déplacements aux heures de pointe et aux heures creuses, assurance au kilomètre et autres droits de péage par kilomètre, et incitations pour les navetteurs à se rendre sur leur lieu de travail en transport en commun, en vélo ou au moyen d'autres alternatives à l'automobile.

- ▶ « Rues complètes » et autres mesures de modération de la circulation qui priorisent tout aussi bien les véhicules, les transports en commun, le vélo et la marche.
- ▶ Covoiturage simple, partage de véhicule et autres stratégies de migration quotidienne.
- ▶ Télétravail, domicile près du lieu de travail et semaine de travail comprimée.
- ▶ Réseaux aériens, ferroviaires et d'autobus intégrés.

Transport de fret

- ▶ Stratégies du secteur du fret multimodal telles que : investissements stimulants pour le développement du rail et des voies navigables intérieures ; installations intermodales ; services de conteneurs sur péniche ; accroissement de la capacité ferroviaire et réduction des goulets d'étranglement du fret ferroviaire ; électrification des relais routiers.
- ▶ Stratégie de ports propres et sains - les ports remplacent les anciens camions diesel polluants par des camions propres ou mis en conformité avec les normes d'émission ; limitent le temps pendant lequel un navire à quai peut laisser tourner son moteur et utilisent l'AMP (alimentation électrique à quai connue sous le nom de « cold ironing ») pour que les navires puissent se brancher à une source d'alimentation électrique à quai provenant d'une énergie renouvelable ; utilisent des sources d'énergie renouvelable pour alimenter les véhicules portuaires et tout autre équipement portuaire ; exigent que les navires réduisent leur vitesse lorsqu'ils arrivent au port et le quittent ; exigent que les navires utilisent des carburants à basse teneur en soufre ; assurent le déplacement des cargaisons sur rail à faibles émissions ayant recours, par exemple, à la lévitation magnétique ;

les ports ou sociétés emploient les conducteurs de véhicules portuaires et en sont responsables, et sont également responsables de l'entretien de leurs véhicules.

- ▶ Incitations et dissuasions relatives aux véhicules lourds : obtenir un équipement nouveau et plus performant et mettre hors service les véhicules moins performants ; formation des conducteurs et à la maintenance ; obtention d'un parc de véhicules lourds performants ; mesures d'application des règlements sur la marche au ralenti.

Le cadre Réduction - Transfert - Amélioration offre la meilleure chance que nous ayons pour contrecarrer la hausse des émissions des transports. La réduction des déplacements inutiles – fondée sur l'internalisation complète des coûts – est une bonne chose pour les syndicats des transports. De même, les syndicats des transports ont beaucoup à gagner avec un transfert modal des modes de transport à émissions de carbone élevées vers des modes de transport à faibles émissions de carbone. L'amélioration de l'efficacité des carburants et de l'efficacité énergétique des différents modes de transport est également un élément important de l'approche RTA et peut, par surcroît, apporter des avantages aux niveaux de la santé et de l'emploi des travailleurs et des communautés où qu'ils se trouvent. Les syndicats des transports peuvent, par conséquent, être sûrs qu'il existe des moyens de lutter contre les émissions des transports qui contribuent vraiment à l'effort mondial de stabilisation de notre climat et de protection tant de notre planète que de nous-mêmes en même temps.

Cependant, le modèle RTA doit être considéré comme s'inscrivant dans une stratégie globale de lutte contre le changement climatique couvrant l'ensemble de l'économie. Dans la 3^{ème} partie, nous faisons des suggestions quant aux mesures à prendre pour le développement et la mise en œuvre d'une telle stratégie et à la manière dont le FIT, ses affiliés et ses membres individuels peuvent chacun jouer un rôle.

TROISIÈME PARTIE

STRATÉGIE : LES SYNDICATS DES TRANSPORTS ET LA LUTTE CONTRE LE CHANGE- MENT CLIMATIQUE

« REDUCE – SHIFT – IMPROVE » (RÉDUIRE CHANGER, AMÉLIORER) : RENFORCER LA POLITIQUE ET LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES DE L'ITF

Dans la dernière partie de ce rapport, nous examinons ce qui est susceptible d'appuyer la poursuite du développement d'une stratégie de l'ITF face à l'enjeu du changement climatique et au besoin urgent d'une mobilité durable. Pour plus de commodité, nous avons divisé les domaines d'action en trois – l'industrie, le domaine politique et la construction d'un mouvement – en étant parfaitement conscients des recoupements considérables qui existent entre ces trois domaines.

Le contenu de cette section cadre avec nombre des politiques existantes de l'ITF et avec son approche générale des enjeux mondiaux. Les syndicats des transports ont toujours été internationalistes et attachés à la solidarité et à la construction d'alliances. Le caractère mondial et global de la crise climatique nous conduit nécessairement à mettre à profit la riche expérience et les traditions historiques des syndicats des transports face aux difficultés auxquelles nous sommes confrontés.

Notre action dans le domaine du climat peut également servir les objectifs stratégiques de l'ITF, y compris les efforts pour encourager la participation des membres aux activités de leurs syndicats, et appuyer notre action en matière d'organisation et de campagnes. Le rôle crucial joué par les travailleurs des transports dans le fonctionnement de l'économie mondiale, en tant qu'intervenants

majeurs dans les hubs mondiaux et régionaux et les chaînes d'approvisionnement mondiales sensibles, offre aux syndicats des transports l'occasion d'exercer une influence sur le processus de changement disproportionnée par rapport à notre importance numérique. Et en défendant l'objectif à long terme de stabilisation de notre climat, nous renforcerons du même coup notre lutte en faveur des salaires et des conditions de travail des personnels des transports dans le présent. Ces questions doivent être considérées comme complémentaires entre elles, et non pas comme séparées.

Cependant, nous devons aussi reconnaître que, vu la nature systémique et profonde de l'enjeu climatique, les nombreuses actions qui doivent être engagées pour réduire les émissions et instaurer une économie durable ne sont pas du ressort ni de la sphère d'influence directe des syndicats des transports, tout du moins dans le sens où on l'entend habituellement. Le réchauffement climatique nécessite des solutions mondiales – et l'ITF peut jouer un rôle à cet égard en permettant aux membres des syndicats des transports de s'exprimer d'une seule voix sur les politiques de lutte contre le change climatique, et doit ajouter cette voix au chœur grandissant des organisations de la société civile qui exigent une action concertée. L'enjeu climatique doit nécessairement conduire les syndicats des transports à rechercher des alliances à long terme avec ceux qui partagent notre vision d'un monde décarboné et durable. Mais il faut prendre acte que, comme la plupart des syndicats, les affiliés de l'ITF commencent peut-être seulement à élaborer des stratégies au niveau du lieu de travail ainsi que des stratégies de négociation en vue de lutter contre le changement clima-

tique. Le fait que les propositions d'« action immédiate » présentées ici soient généralement peu développées traduit la nécessité de mener une réflexion beaucoup plus approfondie à ce sujet. La base d'une stratégie globale qui, espérons-le, conduira à la soumission de suggestions plus nombreuses et plus abouties quant aux moyens de traiter cette question au quotidien est exposée ci-après.

Le cadre général présenté ci-dessous considère néanmoins comme acquis qu'une approche « Reduce-Shift-Improve » (RSI) audacieuse en matière de transport peut apporter une contribution majeure à la réduction des émissions dans les années à venir tout en créant des millions de nouveaux emplois de qualité. Le concept RSI peut, s'il est adopté, ramener les émissions à des niveaux cadrant mieux avec les exigences de la communauté scientifique. Chacun des trois objectifs (réduire, changer, améliorer) est important, mais il semble que la réduction d'une mobilité génératrice d'émissions soit la variable déterminante, particulièrement dans une perspective à long terme. Comme nous l'avons expliqué dans la deuxième partie, la réduction des transports n'entraînerait pas obligatoirement une baisse des emplois de qualité dans ce secteur ; elle pourrait en fait se traduire par une augmentation du nombre d'emplois de ce type et renforcer la force syndicale du même coup.

Par ailleurs, l'approche RSI cadre avec les principales priorités politiques de l'ITF. Le système de transport qui a aujourd'hui des conséquences désastreuses sur l'atmosphère porte en même temps gravement atteinte à la santé et au bien-être des travailleurs des transports et à la qualité de vie d'un nombre incalculable de communautés dans maintes régions du monde. Cela rend la mise en œuvre des politiques de l'ITF d'autant plus essentielle.

La stratégie de lutte contre le changement climatique de l'ITF doit par conséquent être élaborée à partir de trois grands domaines d'action potentielle présentant des recouvrements et recouvrant l'industrie, la politique et la société. Ces trois volets sont détaillés ci-dessous :

► **Industrie : principe du pollueur-payeur – réduire les émissions en améliorant les salaires et les conditions de travail des personnels des transports.** Le coût intégral du transport doit être «

internalisé » et non pas payé par les travailleurs, les communautés et l'environnement. Les salaires et les conditions de travail des personnels des transports devraient plutôt être améliorés, car cela réduira les émissions et contribuera également à créer des communautés plus durables et en meilleure santé. Les travailleurs des transports doivent jouer le rôle de gardiens de l'environnement en faisant pression en faveur de la mise en œuvre de changements techniques et opérationnels à même de réduire les émissions et de servir les intérêts des travailleurs et des communautés, et en participant également à cette mise en œuvre.

► **Politique : interventions gouvernementales stratégiques.** Les marchés privés focalisés sur le profit et l'accroissement de la consommation sont à l'origine d'une augmentation des émissions qui ne cesse de s'accroître. Les mesures fondées sur les lois du marché n'ont pas réussi, et ne réussiront pas, à faire baisser les émissions aux niveaux exigés par la communauté scientifique. Or, il y a urgence. Les États doivent prendre des mesures décisives, individuellement et collectivement, pour réduire les émissions et restructurer la vie économique d'une manière qui soit équitable, démocratique et guidée par la nécessité de faire progresser les priorités sociales et environnementales. Concernant les transports, les gouvernements devront élaborer des politiques RSI et en appuyer la mise en œuvre avec des objectifs intermédiaires clairs.

► **Société : au sein du mouvement, dans la rue – impliquer les membres, construire des alliances et les maintenir.** Les affiliés de l'ITF et leurs membres, ainsi que les syndicats du monde entier, doivent participer à la création d'un vaste mouvement international en faveur d'un vrai changement et d'une réelle durabilité. Un tel mouvement est déjà en marche dans d'innombrables communautés des hémisphères Nord et Sud. Sans mouvement dynamique et puissant réclamant le changement, les mesures en faveur du climat seront perpétuellement différées et entravées. Il peut être demandé à chaque membre de participer à cet effort collectif, sur le lieu de travail et dans la communauté.

I. INDUSTRIE : PRINCIPE DU POLLUEUR-PAYEUR – RÉDUIRE LES ÉMISSIONS EN AMÉLIORANT LES SALAIRES ET LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES PERSONNELS DES TRANSPORTS.

Principe du pollueur-payeur - Internaliser les coûts sociaux et environnementaux des transports

Comme indiqué dans la première partie, la déréglementation et la libéralisation générale des transports ont conduit à la dégradation des emplois tout en contribuant de façon très importante à l'augmentation des émissions. L'ITF doit insister pour qu'un moratoire sur la poursuite de la libéralisation des transports soit mis en place. Les engagements d'institutions comme la Banque mondiale et la Commission européenne vis-à-vis du transport durable n'auront aucune substance tant que des hypothèses néolibérales dicteront les options politiques.

Un moratoire sur la poursuite de la libéralisation des transports doit s'accompagner d'une politique de détermination des prix de transport fondée sur les principes de l'utilisateur-payeur et du pollueur-payeur. Comme le souligne la Fédération européenne des travailleurs des transports, « La pollution de l'air, les problèmes de santé liés au bruit, les émissions de gaz à effet de serre, les encombrements, les accidents, etc. génèrent des coûts qui, dans une large mesure, sont actuellement payés par le public en général et non par les utilisateurs /pollueurs. »¹ Les entreprises de transport routier pourraient par exemple devoir acquitter des frais d'utilisateur qui couvriraient le coût public total des GES, des particules de diesel, des accidents de la route et des encombrements. Les entreprises de camionnage ne payent que rarement la part des coûts d'entretien et de réparation des routes qui leur revient légitimement, et devraient être tenues

de le faire.² De plus, la protection et le rétablissement des normes relatives aux travailleurs sont actuellement tributaires de l'introduction de règles plus strictes concernant l'accès à ce secteur, l'assouplissement de ces règles ayant conduit à des surcapacités et à une concurrence destructrice. L'internalisation des coûts doit servir d'incitation au développement de technologies vertes et à l'utilisation de modes de transport plus durables (transporter davantage de marchandises par le rail et moins par camions, par exemple).³

L'internalisation intégrale des coûts de transport n'est cependant pas une fin en soi, mais une étape importante d'un parcours beaucoup plus long, celui qui conduira à la durabilité. Cela ne doit donc pas empêcher les gouvernements d'organiser des services publics universels financés collectivement. Par ailleurs, l'internalisation des coûts peut très bien se concevoir sans impact négatif sur les familles à bas revenus – et elle ne doit pas en fait avoir un tel impact. Des politiques peuvent être mises en place afin de protéger les personnes en difficulté contre des coûts de transport croissants.

Dans le cas du transport maritime, les efforts doivent être redoublés pour mettre fin au système de pavillons de complaisance actuel.

Grâce à ce système, les armateurs peuvent échapper à la réglementation nationale et priver ainsi les travailleurs de leurs droits fondamentaux et d'un niveau de rémunération minimum. Au lieu de cela, il convient de donner la priorité à la protection et à l'amélioration de l'environnement de travail auquel sont confrontés les gens de mer, de même qu'à la création d'un lien authentique entre propriété du navire et pavillon arboré. Par ricochet, cela est susceptible de stimuler des changements technologiques et opérationnels permettant d'enregistrer des gains d'efficacité et d'éviter de produire des émissions. Dans l'aviation, la recherche incessante de moyens de réduire les coûts a un impact

Comme le souligne la Fédération européenne des travailleurs des transports, « La pollution de l'air, les problèmes de santé liés au bruit, les émissions de gaz à effet de serre, les encombrements, les accidents, etc. génèrent des coûts qui, dans une large mesure, sont actuellement payés par le public en général et non par les utilisateurs /pollueurs. »

¹ Fédération européenne des travailleurs des transports, Résolutions adoptées au Congrès 2009 de l'ETF, Résolution I, Une Stratégie syndicale pour un transport durable, voir : <http://www.itfglobal.org/etf/congress-2009-resolutions.cfm>

² Voir David Bensman, "Moving the Goods: The Case for Federal Freight Regulation and Investment" (versions provisoires – projet de document, à venir, cité avec l'autorisation de l'auteur).

³ ETF Résolution I, 2009.

négatif sur la vie des pilotes, des personnels de cabine, des bagagistes et du personnel engagé par des entreprises de restauration comme Gate Gourmet. La réduction des coûts s'est traduite par des vols moins chers et par une augmentation des émissions, mais ceux qui prennent l'avion plus d'une fois par an ont tendance à avoir des revenus élevés ou à voyager pour affaires.⁴ Dans l'industrie en général, l'atteinte des objectifs environnementaux va de pair avec la reconnaissance du droit à un travail équitable et décent.⁵

Si l'ITF doit soutenir la re-régulation et d'autres instruments politiques en faveur de l'internalisation des coûts sociaux et environnementaux du transport, elle doit aussi admettre qu'une internalisation intégrale de ces coûts perturbera fortement le système économique existant. Une étude de l'ONU réalisée en 2009 a estimé que la prise en compte de la dégradation de l'environnement causée par les 3 000 plus grandes entreprises mondiales coûterait 2 200 milliards d'USD et absorberait un tiers de leurs bénéfices.⁶ Beaucoup d'entre elles seraient acculées à la faillite, particulièrement dans les secteurs ultra concurrentiels comme celui des transports, où les marges bénéficiaires sont souvent extrêmement ténues.⁷ Si aucune solution de remplacement en matière d'emploi et de revenu n'était mise en place, un tel scénario serait catastrophique pour les travailleurs et pour les petites entreprises fournissant les grandes (un point sur lequel nous reviendrons plus loin). Une « transition juste » est donc requise pour tenir compte des effets négatifs de l'internalisation. Cependant, une internalisation progressive stimulerait également l'innovation axée sur une efficacité et une diversification accrues.

L'ITF doit partir du principe que l'internalisation peut se concevoir sans qu'il soit nécessaire d'attribuer une valeur monétaire à la nature, comme la proposition de modèle fondé sur les lois de marché le suppose et l'exige. Traiter la vie des gens et leurs sentiments, ainsi que les écosystèmes dont nous dépendons tous comme de simples marchandises ayant une valeur monétaire à des fins d'échange va totalement à l'encontre des valeurs humaines fondamentales et ne résoudra ni la crise sociale ni la crise environnementale auxquelles nous sommes confrontés. Un glacier qui, à une époque,

approvisionnait en eau les fermes et les villages et qui a maintenant disparu à jamais a-t-il un prix ? La vie des enfants qui meurent du paludisme à la suite du réchauffement climatique a-t-elle un prix ? La marchandisation du monde naturel – dit capital naturel – est d'ailleurs ce qui nous a conduits à cette crise. Il n'y a donc pas d'autre choix que de libérer progressivement les secteurs clés de la vie économique des impératifs de profit et de consommation. Pour les transports, cela passera par la protection des services essentiels et par une mobilité responsable dans le cadre d'une approche RSI.

Échange de quotas d'émission de carbone : ni efficace, ni équitable

La nécessité de résister à la marchandisation de la nature doit guider l'approche de l'ITF en matière d'échange de quotas d'émission de carbone. L'échange de quotas d'émission de carbone est considéré comme une option importante pour la lutte contre le changement climatique, qui découle des « mécanismes de flexibilité » instaurés par le protocole de Kyoto. Si l'ITF doit soutenir les principes d'équité énoncés dans la CCNUCC et le protocole de Kyoto, rien ne permet de penser que l'échange de quotas d'émission de carbone et le mécanisme dit « de développement propre » entraîneront effectivement des réductions d'émissions suffisantes dans le laps de temps requis. Soulignons que les principes d'équité énoncés dans le protocole de Kyoto et la CCNUCC, qui sont largement appuyés par les syndicats et les mouvements sociaux à travers le monde, sont des engagements qui restent tout théoriques. L'allocation de fonds pour l'adaptation au changement climatique et pour permettre le transfert de technologie ne s'est pas concrétisée, malgré les nombreuses promesses. Par contre, le développement des marchés du carbone, guidé par des intérêts économiques, a progressé à une vitesse considérable.⁸

La question du changement climatique ne peut être abordée sans changements structurels fondamentaux dans notre économie et notre société. L'échange de quotas d'émission de carbone repose sur le principe suivant : le CO₂ et les autres GES sont considérés comme des « externalités » auxquelles une valeur monétaire doit être attribuée, et les marchés du carbone

4 Environmental Change Institute, Predict and Decide: Aviation, climate change and UK policy (auteurs : Cairns, et. al.. (2006) ECI Research Reports. <http://www.eci.ox.ac.uk/publications/2006.php>

5 David Cockroft, "Greening the World of Work," *Fédérations syndicales internationales*, 2009. <http://www.global-unions.org/spip.php?article306>

6 Guardian, « Le rapport estime à 2 200 milliards d'USD le coût de la dégradation de l'environnement causée par les plus grandes entreprises mondiales » <http://www.guardian.co.uk/environment/2010/feb/18/worlds-top-firms-environmental-damage>

7 Andrew Simms, "Carbon addicts and climate debt" Contribution au site web de la BBC. <http://news.bbc.co.uk/2/hi/science/nature/4696924.stm> 9 fév. 2006

8 Selon une étude, le système communautaire d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne « a capté l'attention du secteur privé comme aucune autre initiative climatique, et la rapidité de son introduction et de son impact a contrasté avec une décennie de désaccords à propos de tentatives (infructueuses) d'introduction d'une taxe carbone européenne. » Voir German Marshall Fund of the United States, "Climate Policy and Industrial Competitiveness: Ten Insights From Europe on the EU Emissions Trading System," *Climate and Energy Paper Series 09. Executive Summary*.

sont censés favoriser la « flexibilité » et réduire les coûts pour les pollueurs par des moyens que les taxes et la réglementation sur le carbone n'offrent pas. L'évocation constante de la nécessité de mesures d'incitation pour appuyer la réduction progressive des émissions en dit long. Des actions qui ne seraient pas motivées par le profit deviennent donc inimaginables. L'échange de quotas d'émission de carbone a aussi créé une dépendance vis-à-vis du système de compensation carbone – qui revient en fait à retarder ou stopper les actions de protection du climat dans un lieu pour « agir » ailleurs – au nom de la flexibilité et d'un ajustement progressif. Ces actions portent souvent sur des améliorations techniques mineures et réduisent rarement le CO₂. Une telle approche s'est aussi avérée particulièrement susceptible d'être utilisée à des fins de fraude et de spéculation, et est révélatrice d'une tendance à tout faire pour éviter de s'attaquer au fond du problème. L'évaluation et la mise en œuvre des systèmes de compensation et d'échange de quotas d'émission de carbone se sont en fait révélées extrêmement difficiles à réaliser.⁹

La focalisation politique sur les marchés du carbone a également détourné l'attention de la nécessité de prendre des mesures de réduction des émissions pouvant être plus rapides et plus efficaces. La réglementation et les taxes conventionnelles ont un rôle à jouer, de même que la suppression des subventions en faveur des combustibles fossiles. Des investissements publics dans l'efficacité énergétique afin de réduire la demande d'électricité sont également requis. Ils pourraient être autofinancés, créer des emplois et contribuer en même temps à la réduction des émissions. Le développement de la propriété collective et démocratique des industries émettrices de CO₂ est par ailleurs nécessaire pour empêcher la poursuite des effets dommageables sur les populations et l'environnement et pour planifier une transition équitable et ordonnée vers une économie sobre en carbone.

Une telle approche serait beaucoup plus efficace que d'essayer de mettre en place des marchés du carbone régionaux et nationaux puis, un jour, dans un avenir distant, un marché mondial du carbone. Le plus grand marché du carbone au monde, le système communau-

taire d'échange de quotas (SCEQE) de l'Union européenne, ne couvre actuellement que 40 pour cent de l'économie des 15 de l'UE. Une étude du MIT estime que le SCEQE a réduit les émissions européennes de 2 pour cent par rapport à ce qu'aurait pu être leur niveau si le SCEQE n'avait pas été créé ; autrement dit, 5 pour cent des émissions générées par le secteur sont couvertes par le SCEQE.¹⁰ Ces modestes réductions ont également eu un coût. Les lobbyistes industriels ont fait pression sur les gouvernements pour qu'ils octroient un nombre excessif de droits à émettre, ce qui s'est traduit par des gains exceptionnels pour les plus gros pollueurs.

Ces problèmes ont été écartés et présentés comme de simples difficultés initiales qui pourront être résolues dans la deuxième phase du SCEQE, selon une approche d'apprentissage par la pratique.¹¹ Cependant, les compagnies aériennes devraient recevoir 87 pour cent de leurs quotas gratuitement quand elles entreront dans le SCEQE en 2012, ce qui laisse penser que les entreprises continuent de dicter les conditions. De cette manière, elles peuvent préserver leurs profits et faire obstacle aux actions efficaces de lutte contre les émissions.¹²

Théoriquement, le plafond d'émissions pourrait être fixé à un niveau suffisamment bas pour permettre une réduction des émissions, et la totalité des droits à émettre pourraient être mis aux enchères et les revenus ainsi générés utilisés par les gouvernements pour investir dans les sources d'énergie renouvelables, les économies d'énergie et les systèmes de transports publics. Cependant, les transports sont généralement exclus de l'échange de quotas d'émission, bien que l'Organisation maritime internationale (OMI) examine actuellement la possibilité d'un système d'échange de quotas d'émission pour le transport maritime international. Globalement, ces systèmes ont jusqu'à présent eu tendance à se concentrer sur les gros émetteurs industriels, et non sur les petites sources d'émissions individuelles, même si, combinées, ces dernières représentent souvent des quantités énormes de GES. De plus, un grand nombre d'entreprises et d'États ont fait pression pour obtenir l'inclusion de volumes élevés de compensations sur les marchés du carbone afin

9 Concernant la fraude, la Canadian Broadcasting Corporation (10 avril 2010) déclare : « En décembre 2009, Interpol a annoncé avoir découvert un réseau sophistiqué d'escroquerie aux quotas de CO₂ qui avait extorqué plus de 7 milliards d'USD sur les 18 mois précédents. La fraude était essentiellement un système d'évasion fiscale classique, rendu possible par la nébuleuse des marchés du carbone internationaux. Les fraudeurs ont ouvert de nombreux comptes SCEQE, puis acheté, hors taxe, des crédits carbone sur des places d'échange dans des pays hors d'Europe. Ces crédits ont été transférés sur les comptes européens et les escrocs ont ensuite encaissé la taxe sur les transactions, sans que l'argent n'ait jamais été versé à de quelconques services fiscaux européens. ...Étant donné la concurrence entre les systèmes d'échange de quotas d'émission de carbone et en l'absence d'autorité centrale de contrôle, des escroqueries de ce genre pourraient se reproduire. Un récent rapport publié par le cabinet d'audit Deloitte a attiré l'attention sur le fait que fraude, corruption et blanchiment d'argent pourraient être la norme sur le marché international du carbone, d'une valeur de 132 milliards d'USD. » Voir : <http://www.cbc.ca/money/story/2010/04/20/f-carbon-trading.html>

10 Ibid, Executive Summary

11 Ibid.

12 Le Carbon Trust attire l'attention sur le fait que les mêmes erreurs sont en train d'être commises pour ce qui est de l'entrée de l'aviation dans le SCEQE. Peter Lockley, responsable de la politique de transport, WWF-Royaume-Uni, déclare : « Nous avons toujours soutenu que des quotas d'émission gratuits se traduiraient par des gains exceptionnels pour les compagnies aériennes, tout comme cela a été le cas pour les entreprises du secteur énergétique. Nous espérons que l'UE va prendre rapidement la décision d'imposer aux compagnies aériennes de payer intégralement leurs quotas d'émission. » Voir : "Fasten Your Seat: Airlines and Cap and Trade," <http://www.carbontrust.co.uk/Publications/pages/publicationdetail.aspx?id=CTC764>

d'échapper à leurs responsabilités concernant la réduction de leurs propres émissions.

Le cours du carbone a quant à lui été si bas ces derniers temps que cela n'a pas incité les entreprises à innover ni à réduire leurs émissions.¹³ La plupart des principales études qui examinent les moyens de réduire les émissions (dans les transports et dans d'autres secteurs) partent de l'hypothèse que la demande de crédits pollution va continuer d'augmenter, jusqu'à un prix d'environ 200 USD par tonne.¹⁴ À ce prix-là, les investissements dans les technologies de réduction des émissions pourraient présenter un intérêt – mais que se passera-t-il si le cours reste très inférieur ? Une étude commanditée par l'OMI insiste sur ce point : « Le niveau de

réduction des émissions de CO₂ dépend de la contribution du prix du carbone par tonne de mazout de soufre. Plus le prix du carbone est élevé, plus les émissions de CO₂ sont réduites. Or, des cours du carbone élevés (cours nominal supérieur à 1000 USD par tonne de CO₂) sont requis pour réduire les émissions de 50 pour cent ou plus. »¹⁵

L'ITF doit partager les inquiétudes d'autres organisations de la société civile quant au fait que l'échange de quotas d'émission de carbone n'est ni équitable ni efficace. Certes, les marchés du carbone pourraient être mieux conçus et plus performants. Mais les risques sont trop nombreux, les possibilités de fraude et d'usage abusif trop importantes, et le développement des marchés du carbone prend trop de temps.¹⁶

Une réglementation stricte du CO₂ et des autres GES est une meilleure solution que l'échange de quotas d'émission de carbone. L'expérience montre que les entreprises qui affectent des capitaux au respect de la réglementation introduisent aussi souvent des méthodes et des technologies qui conduisent à une produc-

« Le système d'échange de quotas d'émission n'impose pas inévitablement de coûts nets à l'industrie. En fait, malgré leur opposition initiale au SCEQE, tous les secteurs industriels participants en Europe ont globalement tiré parti de l'existence de ce système à ce jour – peut-être excessivement. »

Source : Climate Policy and Industrial Competitiveness: Ten Insights From Europe on the EU Emissions Trading System, (German Marshall Fund of the United States, Climate and Energy Paper Series 09.) Executive Summary.

tion plus efficace (soit en réduisant les intrants ou en augmentant les extrants) que ne l'exige la réglementation elle-même. Le résultat est souvent une réduction des émissions supérieure aux exigences. Cependant, avec le système d'échange de quotas d'émission, toute entreprise ayant des excès de crédits carbone les vend à une autre entreprise ou les met de côté en vue d'une utilisation future. L'ITF doit donc se joindre aux autres voix du mouvement syndical international qui affirment que les marchés du carbone ne pourront pas provoquer les changements structurels requis dans le laps de temps souhaité, pas plus qu'ils ne pourront générer ou maintenir les ressources financières nécessaires à la réduction des émissions au niveau exigé par la communauté scientifique.¹⁷

Concernant le transport maritime, l'ITF doit également partager l'inquiétude de la société civile quant à la lenteur de l'OMI à introduire la législation requise pour réduire les émissions. À l'heure actuelle, l'ITF s'est engagée à participer au processus de l'OMI, sur la base de son application quel que soit le pavillon. C'est en effet la seule solution viable qui n'aggrave pas le système des pavillons de complaisance. L'ITF participe à l'étude de l'OMI visant à déterminer les mesures les plus efficaces pour encourager les gains d'efficacité suivis, qui permettront également de dégager des fonds pour les infrastructures des pays en développement. L'ITF continuera toutefois à critiquer toute action de l'OMI qui ne serait pas dans l'intérêt des travailleurs ou ne tiendrait pas compte des besoins réalistes des pays en développement.

13 Entre-temps, ce qui s'est passé à Copenhague et au Congrès américain a conduit à l'effondrement des marchés du carbone en décembre 2009. La valeur annuelle des marchés du carbone est actuellement estimée à quelque 130 milliards d'USD, mais si les initiatives de Copenhague et du Congrès américain avaient été couronnées de succès, on s'attendait à ce que le chiffre d'affaires annuel de ces marchés s'envole à 3 000 milliards d'USD à l'horizon 2020, sans compter les dérivés. Le fait que le Congrès américain n'ait pas adopté l'introduction d'un système de plafonnement et d'échange (« cap and trade ») fera l'effet d'une douche froide sur les marchés du carbone en Australie, au Japon, au Canada et, finalement, même en Europe. Voir : Patrick Bond, réponse à l'article intitulé "Has the Left Missed the Boat on Climate Change" de Robin Hahnel, Znet. <http://www.zcommunications.org/znet/viewArticle/23656>

14 Patrick Bond, *ibid.* Voir aussi Ted Nordhaus et Michael Shellenberger, "The End of Magical Climate Thinking," *Foreign Policy* (13 janvier 2010) Voir : http://www.foreignpolicy.com/articles/2010/01/13/the_end_of_magical_climate_thinking?page=0,0

15 OMI, Comité de protection de l'environnement marin, "Prevention of Air Pollution in Ships," 15 janvier 2010.

16 Selon Carbon Trade Watch, « Une série de scandales a suscité de nouvelles inquiétudes à propos du système – notamment une fraude à la TVA représentant jusqu'à 90 pour cent des quotas échangés dans certains pays de l'UE, et le « recyclage » de crédits MDP en Hongrie, permettant aux « réductions d'émission » d'être comptabilisées deux fois. » <http://www.carbontradewatch.org/articles/where-is-carbon-trading-heading.html> 19 avril 2010 Voir aussi : Marton Kruppa et Ben Garside, "Hungary sells 'recycled' CERs", *Point Carbon*, 11 mars 2010 ; Leigh Phillips, "EU emissions trading an 'open door' for crime, Europol says", *EU Observer*, 10 décembre 2009; <http://euobserver.com/885/291324>

17 Voir Internationale des services publics, Déclaration adoptée pour COP 15, déc. 2009, www.world-psi.org.

2. POLITIQUE : INTERVENTIONS GOUVERNEMENTALES STRATÉGIQUES.

Il est clairement nécessaire d'adopter une approche RSI audacieuse pour réduire les émissions, mais une telle approche ne sera pas mise en œuvre tant qu'on laissera le soin aux marchés et entreprises privés de prendre les décisions déterminantes en matière d'investissements, de technologies et de calendrier. En fait, les marchés privés focalisés sur le profit et l'accroissement de la consommation sont à l'origine d'une augmentation des émissions qui ne cesse de s'accroître. Il y a urgence et syndicats et autres forces sociales doivent se mobiliser fortement pour que s'opère un changement de cap politique. Les États doivent être forcés à prendre des mesures décisives, individuellement et collectivement, pour réduire les émissions et restructurer la vie économique d'une manière qui soit équitable, démocratique et guidée par la nécessité de faire progresser les priorités sociales et environnementales. Concernant les transports, cela nécessitera la participation des syndicats, des communautés, des petites entreprises et d'autres acteurs pour élaborer des politiques RSI et en appuyer la mise en œuvre avec des objectifs intermédiaires clairs.

Nous avons besoin de politiques sur deux fronts. Il faut d'une part enrayer les politiques de laisser-faire qui continuent de porter atteinte aux populations et à l'environnement – y compris en élargissant la réglementation sur les réserves restantes de combustibles fossiles et leur extraction. D'autre part, la vie économique et sociale doit être modelée sur la base d'une vision de durabilité très large – dont le modèle RSI pour les transports constitue un élément important.¹⁸ La série de politiques présentée dans la deuxième partie peut être la première étape d'une transition RSI, et un grand nombre de ces politiques peut être soutenu par les syndicats des transports. Toutefois, pour parvenir à réduire sérieusement les émissions dues aux transports, et avec efficacité, les politiques RSI devront être suffisamment vastes et ambitieuses.

Pour qu'une restructuration intégrale selon le modèle RSI soit possible, les gouvernements devront assumer

d'avantage de responsabilités en matière de recherche-développement-déploiement (RD&D) de technologies liées au transport, y compris celles qui se rapportent au développement de biocarburants (voir plus loin), et faciliter le transfert de technologies respectueuses de l'environnement entre pays, actuellement bloqué par des considérations centrées sur le profit et par la priorité accordée à la recherche de l'avantage concurrentiel. L'approche RSI porte également sur un développement considérable des systèmes de transports publics, particulièrement dans les pays du Sud. Des investissements publics dans de nouvelles technologies de réseau et des projets de démonstration de captage et stockage du carbone sont immédiatement nécessaires pour décarboner la production d'électricité et faire en sorte que le transport électrique routier et ferroviaire permettent de réaliser de réelles réductions d'émissions.

Supprimer les obstacles au concept RSI

Les obstacles qui gênent actuellement la mise en œuvre du concept RSI sont formidables. Beaucoup de grandes entreprises sont attachées à une approche fondée sur le laisser-faire avec peut-être quelques modifications mineures ou progressives ici et là. Les conglomérats pétroliers, les constructeurs automobiles, les constructeurs aéronautiques, les compagnies aériennes, les compagnies maritimes, les entreprises de transport routier, les grands détaillants, etc. veulent tous vendre davantage de produits pour accroître leurs bénéfices. Certaines entreprises comprennent que des solutions doivent être trouvées au problème des émissions et ont engagé de bonne foi des efforts dans ce sens avec certaines limites, mais beaucoup d'autres poursuivent simplement leurs activités comme si de rien n'était. Les entreprises qui veulent réagir face au problème du changement climatique (souvent en espérant en même temps que cela leur rapporte) demandent aux gouvernements de mettre en place un cadre réglementaire efficace. Contrairement à ce que pensent lord Stern et d'autres, l'ITF doit considérer un tel cadre réglementaire non pas comme une fin en soi pour rendre les marchés privés plus efficaces, mais comme la première étape d'un projet à plus long terme visant à promouvoir les valeurs démocratiques dans l'économie à tous les niveaux – en partant des communautés et en remontant – dans le cadre d'une transition vers une société

¹⁸ Comme le souligne l'ETF, « le rôle de l'État ne peut pas se limiter à garantir une concurrence (loyale) entre les entreprises et à fournir probablement l'infrastructure, lorsqu'elle est trop coûteuse pour être financée par le marché. Le marché a de graves effets secondaires sur la durabilité sociale et écologique et ne fournit pas d'infrastructure ni de transports publics durables. » Infrastructure and public transport.

durable qui s'effectuera sur plusieurs décennies. Mais ce cadre réglementaire doit représenter beaucoup plus qu'un ensemble disparate de mesures d'incitation, de subventions et de systèmes d'échange de quotas d'émission. Il doit avoir la capacité d'adopter et de faire appliquer des lois solides pouvant mettre fin aux approches fondées sur le laisser-faire qui conduisent à l'accroissement des émissions.

Comme nous l'indiquions dans la première partie, l'ITF considère l'économie dans son ensemble en ce qui concerne les émissions. L'impact des transports sur l'environnement est indissociable de la question du mode de contrôle et d'organisation des transports à notre époque, ainsi que de leurs rapports à l'économie tout entière.¹⁹ Par conséquent, la transition vers un avenir décarboné fera intervenir des changements majeurs dans tous les secteurs de l'économie – dont production d'électricité, fabrication, sylviculture et agriculture, et bâtiment – y compris les transports. Ensemble, ces secteurs produisent la plus grande partie des émissions mondiales.

Un programme de changement aussi vaste nécessitera au fil du temps un élargissement qualitatif de la propriété publique et du contrôle démocratique, bien que la réglementation et d'autres instruments politiques puissent aussi jouer un rôle important. Les interventions gouvernementales stratégiques doivent également inclure le secteur financier afin de garantir la mobilisation de capitaux suffisamment importants pour les investissements qui seront requis pour bâtir des

économies durables sur plusieurs décennies. Les 20 dernières années indiquent assez clairement que ces investissements ne seront pas réalisés si on en laisse le soin à des marchés de capitaux privés, guidés par la quête de profit – un fait reconnu par le rapport Stern.²⁰

LE PROCESSUS DE L'ONU : TRANSPORT ET « TRANSITION JUSTE »

Les interventions des gouvernements doivent avoir lieu au niveau mondial – sous forme d'engagements en matière d'émissions de la part des nations individuelles. Un nouvel accord mondial sur le climat doit reposer sur des objectifs de réduction d'émissions à base scientifique, sur des ressources pour l'adaptation au changement climatique, ainsi que sur un attachement au principe des « responsabilités communes mais différenciées ». Pour atteindre ces objectifs de réduction, les gouvernements devront ensuite élaborer des stratégies claires et s'inscrivant dans la durée. Les pays développés et les pays en développement fortement émetteurs de CO₂ comme la Chine, l'Inde, le Brésil et l'Indonésie devront prendre des mesures décisives. Ces interventions gouvernementales seront une condition préalable au type de coopération sociale et de planification qui s'impose manifestement pour réagir avec efficacité à la crise climatique.

L'ITF doit donc continuer de travailler aux côtés de la CSI et des autres fédérations syndicales internationales

Les interventions gouvernementales stratégiques doivent également inclure le secteur financier afin de garantir la mobilisation de capitaux suffisamment importants pour les investissements qui seront requis pour bâtir des économies durables sur plusieurs décennies.

¹⁹ Déclaration du Comité exécutif de l'ITF, avril 2008

²⁰ Nicholas Stern, "Stern Review on The Economics of Climate Change (pre-publication edition). Executive Summary", HM Treasury, Londres. 2006 Archivé à partir de l'original le 31-01-2010. <http://www.webcitation.org/5nCeYjR>. Retrieved 2010-01

à l'adoption d'un accord mondial équitable, ambitieux et contraignant dans le cadre de la CCNUCC/du processus de Kyoto. Le changement climatique est un problème mondial qui nécessite des solutions mondiales. Un processus multilatéral juste et équitable est donc requis pour faire en sorte que tous les pays puissent assumer leurs responsabilités et leurs engagements. Tout en reconnaissant les graves limites de la CCNUCC/du processus de Kyoto à ce jour, il demeure important de préserver l'intégrité des efforts relevant des Nations unies.

L'ITF doit considérer comme primordial que les transports soient reconnus comme un secteur à part entière dans le cadre de la CCNUCC afin que les politiques d'atténuation du changement climatique dans les transports bénéficient de l'attention qu'elles méritent. L'ITF doit appuyer les propositions visant à instaurer un dispositif en faveur de transports sobres en carbone (« Low Carbon Transport Facility ») aux termes de la CCNUCC pour aider les pays en développement à inverser la motorisation à tout va avec toutes ses conséquences sociales et environnementales négatives.²¹ Toutefois, à ce jour, il est impossible de savoir quel ou quels processus permettront d'aboutir à un nouvel accord mondial : le processus de l'ONU, l'accord de Copenhague, ou l'un et l'autre. De toute façon, des réductions d'émissions dans l'ensemble du secteur des transports sont nécessaires à tout accord significatif. L'accord demande des mesures d'atténuation appropriées au niveau national (NAMA) et des stratégies pour la mise en œuvre locale des propositions RSI doivent être élaborées au niveau national.²²

Toutefois, comme indiqué plus haut, le soutien apporté à la CCNUCC et au processus de Kyoto ne veut pas dire que les syndicats doivent aussi soutenir sans réserve le système d'échange de quotas d'émission et d'autres « mécanismes de flexibilité » créés dans le cadre du protocole de Kyoto. Ces mécanismes ont été trop bienveillants envers les intérêts commerciaux et n'ont pas produit de résultats ou – comme le mécanisme pour un développement propre – n'ont eu qu'une incidence limitée, voire nulle, sur les transports.²³

De plus, tout accord futur doit assurer « une transition

juste » pour les travailleurs et les communautés.²⁴ Le mouvement syndical a placé la transition juste au premier rang de ses priorités, y compris lorsqu'il a représenté les intérêts des travailleurs durant les négociations de l'ONU sur le climat. La transition vers une économie sobre en carbone – qui transformera la vie économique et sociale – doit être réalisée de façon à éviter les injustices et les épreuves dont les transitions antérieures se sont accompagnées. Les travailleurs n'accepteront jamais de supporter le poids de la transition si elle menace d'occasionner une détérioration de leurs moyens de subsistance et une précarité accrue – une telle perspective portera atteinte au processus de changement lui-même. Les syndicats veulent jouer un rôle concernant les changements proposés et leur mise en œuvre. Dans la période qui a précédé la conférence de l'ONU à Copenhague en décembre 2009, la CSI s'est concentrée sur la transition juste comme élément nécessaire de tout accord mondial sur le climat. Les syndicats du monde entier se mobilisent autour du concept de transition juste et ont parfois réussi à transformer le principe en politiques spécifiques relatives à la reconversion des travailleurs, au revenu minimum d'insertion, à l'aide à la relocalisation, etc.²⁵

Dans le même temps, l'ITF doit continuer son combat contre le modèle de développement axé sur le commerce et la consommation promu par des institutions internationales comme la Banque mondiale, le FMI et l'OMC et le remplacer par un nouveau modèle de développement basé sur la suffisance, la durabilité et la solidarité sociale.²⁶

Planification démocratique pour créer des emplois et les protéger

Chaque dimension d'un programme fondé sur le concept RSI nécessitera des interventions ambitieuses des gouvernements. Pour réduire les besoins de mouvements de marchandises et de personnes, il faudra adopter de nouvelles approches en matière d'urbanisme, par exemple. Pour que s'opère un transfert modal, les gouvernements doivent trouver des moyens d'investir dans de nouvelles infrastructures, notamment dans le rail. Certains gouvernements font déjà pression en faveur de l'efficacité énergétique et opérationnelle par le biais de la réglementation. Toutes ces

21 Voir Bellagio Declaration on Transportation and Climate Change (Déclaration de Bellagio sur les transports et le changement climatique) et Common Framework to Support Sustainable and Low Carbon Transport in Developing Countries (Cadre de référence commun en faveur de transports durables et sobres en carbone dans les pays en développement), plus détaillé. Ces déclarations sont le produit d'une réunion sur les transports et le changement climatique, tenue du 12 au 15 mai 2009 et organisée par la Banque Asiatique de Développement et le Clean Air Institute, avec le soutien de la fondation Rockefeller, et représentent le consensus auquel ont abouti les discussions menées dans le cadre de cette réunion. Voir : Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport (SloCaT). <http://www.sutp.org/slocat/about/bellagio-process/targets-and-progress/>

22 Voir le document Bridge the Gap, COP 15 <http://www.transport2012.org/> http://www.transport2012.org/bridging/ressources/documents/1/406.Bridgingthe-gap_brochure_webPDF.pdf

23 Concernant le MDP, seuls neuf des 4 474 projets MDP en préparation sont liés aux transports, et seulement deux sur les neuf ont été enregistrés (sur un total de 1 515 projets enregistrés en mars 2009) – les sept autres en étant au stade de validation (Centre Risø du PNUE, 2009).

24 La « transition juste » est au premier rang des priorités de la CSI et des fédérations syndicales internationales. Voir par exemple, CSI : <http://www.ituc-csi.org/just-transition-for-an-ambitious.html>

25 Aux États-Unis, la Chambre des représentants a adopté le texte de l'American Clean Energy and Security Act (loi américaine sur l'énergie propre et la sécurité) qui contient des dispositions relatives à la « transition juste ». Reste encore à ce texte à devenir loi (mai 2010).

26 Comme le souligne l'ETF, les sociétés mondiales de transport continuent de faire pression pour que les services de transport soient inclus dans l'Accord général sur le commerce des services de l'OMC afin d'ouvrir les marchés intérieurs de l'aviation et du transport maritime à la concurrence étrangère ; les opérateurs portuaires seraient soumis à une concurrence forcée, dans les ports et entre ports ; l'application des accords de circulation aérienne les plus libéraux serait étendue à toutes les dessertes aériennes internationales dans le cadre du système « ciel ouvert » ; le système des règles nationales de propriété sur lequel repose l'actuelle réglementation internationale actuelle serait abandonné et les pavillons de complaisance pourraient proliférer dans les secteurs maritime et aérien.

initiatives devront s'intensifier fortement si l'on veut pouvoir maîtriser les émissions dues aux transports et les réduire.

Avec le temps, il est possible que certaines formes de transport – comme peut-être l'aviation, le camionnage, le transport lié au raffinage et à la distribution de carburant – s'atrophient, tandis que d'autres, comme les transports en commun et le rail pour le transport de voyageurs et de fret, connaîtront une croissance soutenue. Nous devons veiller à ce que les travailleurs opérant dans des branches du système de transport actuel touchées par des pertes d'emplois n'aient pas à supporter le poids de la lutte contre le changement climatique et, en même temps, veiller aussi à ce que les affiliés de l'ITF présents dans des sous-secteurs bénéficiant de créations d'emplois puissent accueillir avec satisfaction la perspective d'un avenir plus sûr. Pour qu'une « transition juste » ait lieu, des interventions gouvernementales stratégiques seront nécessaires, particulièrement celles influencées par les syndicats de l'industrie, les organisations communautaires et les autres parties prenantes. Il faudra des dizaines d'années pour que s'accomplisse pleinement le genre de transferts modaux requis et, du fait du renouvellement naturel dans les différents secteurs, les pertes d'emploi involontaires devraient être assez facilement évitées. Un annuaire des emplois pour les travailleurs des transports, géré conjointement par les autorités municipales et les syndicats, pourrait inciter les chauffeurs routiers (par exemple) à s'orienter vers la conduite de bus, avec l'essor des transports publics. Le développement des transports publics peut également contribuer à transformer les emplois de qualité médiocre de l'économie informelle en emplois syndiqués de meilleure qualité dans le secteur public – comme cela a été le cas en Afrique du Sud avec la construction du BRT (busway) de Johannesburg (voir deuxième partie). Les usines qui construisent actuellement des voitures pourraient être affectées à la production de bus, de tramways et de cars. Mais rien de tout cela ne se produira sans de fortes pressions de la part des syndicats et de leurs alliés des mouvements sociaux. Travailleurs et communautés ont un rôle décisif à jouer dans la planification de la transition et sa mise en œuvre.

Un nouvel avenir pour les transports publics

L'ITF considère la fourniture de services de transports publics comme une obligation de l'État à tous les niveaux.²⁷ En dehors de leurs nombreux bénéfices pour la société, les transports publics ont un rôle crucial à jouer dans tout effort sérieux de réduction des émissions dues aux transports. Dans l'hémisphère Sud, beaucoup de pays et de villes planifient actuellement des investissements dans des systèmes et infrastructures de transport qui « bloqueront » les émissions dues aux transports sur les prochaines 20 à 30 années.²⁸ L'introduction progressive d'une approche RSI n'est donc pas envisageable : elle doit être accélérée et amplifiée. Un groupe étendu de défenseurs du transport durable a récemment déclaré : « Ce qu'il faut, c'est une approche à l'échelle de tout le secteur dans le cadre de laquelle gouvernements, agences internationales de développement et autres parties prenantes coordonneront et combineront leurs efforts pour concevoir et mettre en œuvre des politiques, programmes et projets permettant d'instaurer un système de transport durable sobre en carbone. »²⁹ Selon une étude de la Banque asiatique de développement, l'expansion des transports publics dans les pays du Sud est confrontée à « de nombreux obstacles » qui ne pourront être surmontés que grâce à une « action commune tous niveaux d'administration publique et toutes grandes institutions confondues. Le succès des actions de ce genre dépendra de la disponibilité de moyens de financement en appui à ce processus. »³⁰ Le financement extérieur à travers le MDP, les NAMA et les mécanismes de financement liés au climat ne peut pas remplacer le besoin de financement intérieur dans les pays en développement, mais il pourra servir de catalyseur à la transformation complète des systèmes de transport dans la durée.³¹

L'ITF doit appuyer les politiques qui peuvent encourager les voyageurs à laisser leur voiture chez eux et à prendre les transports en commun, tout en augmentant le soutien gouvernemental aux budgets municipaux pour les opérations de transport et la maintenance connexe, et en augmentant les subventions pour les incitations en faveur des transports en commun émanant des employeurs. Proposer des services de transports publics pour un coût nominal ou des services entièrement gratuits, subventionnés par les taxes prélevées sur

27 Fédération européenne des travailleurs des transports, Towards a Trade Union Vision on Sustainable Transport (TRUST), document de stratégie, Bruxelles, février 2008.

28 Bellagio Declaration on Transportation and Climate Change, 16 mai 2009 – op. cit. "Common Policy Framework to Support Sustainable, Low Carbon Transport in Developing Countries" (document de travail associé à la déclaration de Bellagio) op. cit.

29 Ibid.

30 Banque asiatique de développement (ADB), "Rethinking Transport and Climate Change," ADB Sustainable Development Working Paper Series, décembre 2009, page 64. Voir : <http://www.adb.org/documents/papers/adb-working-paper-series/ADB-WP10-Rethinking-Transport-Climate-Change.pdf>

31 Ibid.

les passagers aériens ou l'utilisation de véhicules privés, est une façon d'encourager un transfert modal. Le passage d'impôts sur le revenu à des taxes carbone récompensera en fait tous ceux qui utilisent les transports publics, marchent ou circulent à vélo, tout en pénalisant fiscalement encore plus les personnes qui prennent leur voiture et l'avion. La suppression des paradis fiscaux est également importante. Chaque année, des centaines de milliards de dollars sortent des pays pauvres sous forme de taxes non payées.³²

L'ITF doit soutenir l'expansion des services de transports publics et le développement des infrastructures pour essayer de contribuer à enrayer la motorisation à tout va. Globalement, une augmentation qualitative du secteur public en taille et en couverture géographique est nécessaire pour pouvoir réduire très fortement les émissions à travers toute l'économie. De plus, les organismes publics de réglementation doivent avoir l'autorité nécessaire pour faire appliquer la législation relative à la lutte contre le changement climatique susceptible de réduire les émissions. Des investissements publics adéquats en RD&D (recherche-développement-déploiement) de technologies prometteuses doivent être générés, à l'issue d'une analyse publique et indépendante complète de leur aptitude à réduire les émissions. Les partenariats public-public ont également un rôle crucial à jouer dans l'ouverture de voies d'accès à la connaissance, à l'expérience et au transfert de technologie entre pays et à l'intérieur des pays.³³ Les affiliés de l'ITF peuvent améliorer la communication entre eux en favorisant une approche centrée sur les travailleurs en matière de stratégie RSI. Les gouvernements doivent montrer la voie et, lorsqu'ils collaborent avec le secteur privé, jouer de l'influence qu'ils tirent des marchés publics pour imposer des « conditionnalités positives » afin d'optimiser les bénéfices associés au transport durable.

Prise en charge du développement des technologies, de leur déploiement et de leur transfert

La technologie a un rôle important – mais non déterminant cependant – à jouer dans l'effort de réduction des émissions dues aux transports. On dispose aujourd'hui d'une grande variété de technologies des transports, qu'elles soient simples ou complexes, qui

peuvent contribuer à maîtriser les émissions. Ces technologies tendent à se répartir dans quatre catégories : amélioration des technologies relatives aux véhicules (avions et navires inclus) ; amélioration des technologies relatives aux combustibles (combustibles alternatifs inclus) ; systèmes non motorisés ; enfin, changements au niveau des infrastructures et des systèmes. Il est à souligner que la technologie revêt de l'importance non seulement pour le volet amélioration (Improve) du concept RSI, mais également pour les volets réduction (Reduce) et changement (Shift) (sièges plus confortables dans les bus, wifi à bord des bus et des trains, pistes cyclables dédiées, signalisation améliorée, etc.). Le GIEC a identifié une série de technologies pour chacune de ces quatre catégories. Par ailleurs, des technologies de réduction des émissions liées aux transports semblent très prometteuses et pourraient être développées dans les années à venir.

Concernant les technologies des transports, l'ITF a lieu de s'inquiéter principalement de deux choses. Premièrement, les technologies existantes ne sont pas utilisées de manière optimale. Deuxièmement, il n'y a aucune garantie que les technologies prometteuses en matière de réduction des émissions de carbone seront effectivement développées – elles ont été décrites comme des technologies « orphelines ». Dans les deux cas, le problème tient au fait que, si la R&D est souvent alimentée par les fonds publics, au final, ce sont les investisseurs et les entreprises du secteur privé qui doivent être persuadés du bien-fondé du déploiement d'une technologie donnée d'un point de vue commercial. Comme l'indique l'IEA, « À long terme, les coûts (des nouvelles technologies des transports) devraient diminuer... mais la transition à l'échéance 2050 passera par le déploiement d'options relativement coûteuses, et la réduction des coûts n'est pas garantie. »³⁴ Cette déclaration a de très graves implications. Manifestement, les technologies respectueuses du climat doivent être intéressantes pour les investisseurs et les entreprises, sans quoi elles seront abandonnées.³⁵ Les retours sur investissements sont normalement à envisager sur le long terme et restent incertains. Des mesures doivent donc être prises pour que les technologies à même de réduire les émissions soient effectivement développées, et ce processus de développement

32 Pour des informations sur l'évasion fiscale et son impact sur les pays pauvres, voir Tax Justice Network/Réseau mondial pour la justice fiscale : http://www.taxjustice.net/cms/front_content.php?idcatart=2

33 Pour une analyse du rôle des partenariats public-public (PUP), voir Public Services International Research Unit (PSIRU) www.psiru.org/reports/2009-03-W-PU-PS.doc

34 Agence internationale de l'énergie, Transport, Energy and CO2: Moving Towards Sustainability International Energy Agency, 2009 p. 41

35 Ce qui est vrai pour les transports l'est aussi pour d'autres secteurs. Par exemple, concernant la production d'électricité, l'éolien et le solaire doivent tôt ou tard être capables de rivaliser avec le charbon et le gaz naturel – sans quoi les énergies renouvelables n'auront pas d'avenir.

doit être engagé indépendamment de toute considération commerciale. Les entreprises privées n'ont pas développé ni déployé les technologies existantes qui pourraient améliorer l'efficacité, et le montant des investissements consacrés aux améliorations dans les secteurs bus, cars et rail reste considérablement inférieur à celui des investissements consacrés aux activités voitures et camions. Il n'est pas surprenant de constater que les investissements privés dans les « technologies vertes » sont actuellement très en deçà du niveau où il faudrait qu'ils se situent – un point souligné dans le rapport Stern.³⁶

Entre-temps, les engagements pris au titre de la CCNUCC pour faciliter le transfert de technologie entre pays n'ont pas été respectés. Par conséquent, un grand nombre de technologies utilisées à bon escient dans une région du monde (généralement un pays développé) ne sont pas rapidement déployées ailleurs dans le monde, dans les pays en développement où un saut technologique permettrait de dépasser les technologies polluantes plus anciennes. Le GIEC a identifié une multitude de technologies de transport qui pourraient être développées davantage, ou qui ont été développées mais non déployées à grande échelle. Le GIEC attribue la lente progression des technologies liées aux transports vers les pays du Sud à plusieurs facteurs, dont « l'absence d'un environnement propice » dans les pays pauvres et les pays manquant de capitaux. « L'absence de structures de formation et de R&D adaptées » est particulièrement problématique, de même que le « manque d'accès à des moyens financiers, car la plupart des options de transport sont très coûteuses », etc. Pour surmonter ces obstacles, il est recommandé aux pays pauvres de créer « un environnement commercial propice » et « une stabilité macro-économique pour faciliter les flux de technologie ».³⁷ Cette approche fondée essentiellement sur les lois du marché n'a mené nulle part et continuera à ne mener nulle part.

L'ITF doit par conséquent demander aux gouvernements de créer des centres de recherche en vue d'analyser, de développer, puis – à l'aide d'instruments réglementaires efficaces – de déployer les technologies pertinentes de réduction des émissions liées aux trans-

ports ainsi qu'aux autres secteurs économiques. L'ITF doit appuyer les propositions de création d'un fonds technologique international, géré conformément à la CCNUCC.³⁸ Le dumping technologique touchant les pays du Sud – sous la forme de vieux bus, camions, voitures et bateaux – doit cesser et les obstacles au transfert de technologie doivent être supprimés. Une nouvelle technologie particulièrement intéressante concerne le bus à piles à combustible – mais le Brésil et la Chine sont toujours les seuls pays en développement où cette technologie a été rendue accessible à travers des projets individuels parrainés par le Fonds pour l'environnement mondial de l'ONU.³⁹

L'ITF doit insister pour qu'on ne permette pas aux restrictions liées à la propriété intellectuelle d'empêcher le transfert des technologies de réduction des émissions vers les pays du Sud. Les grandes entreprises et organisations professionnelles se sont vivement opposées aux initiatives appuyées par la CCNUCC visant à obtenir l'assouplissement des restrictions liées à la propriété intellectuelle touchant aux « technologies respectueuses de l'environnement » (TRE). Les règles de l'OMC relatives à la propriété intellectuelle sont destinées à propager et faire respecter à travers le monde une législation relative aux brevets et aux droits d'auteur à l'américaine. Aujourd'hui, la part des dépenses mondiales de R&D des pays en développement continue à ne pas dépasser 6 pour cent du total, et 97 pour cent de tous les brevets mondiaux sont concentrés dans une poignée de pays riches. Cependant, l'ITF constate que l'Accord sur les aspects des droits de propriété intellectuelle qui touchent au commerce (ADPIC) de l'OMC prévoit la concession de licences obligatoires pour des raisons liées à l'environnement. Une autre possibilité est de faire en sorte, dès le départ, que les TRE ne soient pas brevetées. La société humaine ne dispose plus que de quelques années pour commencer à réduire les émissions mondiales. Pendant la Seconde Guerre mondiale, les intérêts commerciaux individuels, tels que les brevets, avaient été suspendus de façon à permettre une action concertée face au danger immédiat. La même approche est nécessaire aujourd'hui. Les pays en développement ont besoin de technologies au meilleur prix possible. S'ils obtiennent la technologie requise au quart de son prix, cela per-

36 Rapport Stern, op cit.

37 « Questions méthodologiques et technologiques dans le transfert de technologie » GIEC en ligne. Voir : (http://www.grida.no/publications/other/ipcc_sr/?src=/Climate/ipcc/tectran/166.htm p 214)

38 Voir, par exemple, "Proposal by the G77 & China for a Technology Mechanism Under the UNFCCC". 27 août 2008. http://unfccc.int/files/meetings/ad_hoc_working_groups/lca/application/pdf/technology_proposal_g77_8.pdf

39 Fonds pour l'environnement mondial, <http://www.thegef.org/gef>

mettra d'accélérer le rythme du changement et d'appliquer les mesures d'atténuation et d'adaptation quatre fois plus vite et quatre fois plus efficacement.⁴⁰

Les entreprises multinationales « transfèrent » régulièrement des technologies dans le cadre d'un processus de production mondial, mais souvent, ces technologies produisent en fait davantage d'émissions au kilomètre parcouru (mise au point de moteurs plus puissants par exemple), et non moins. Comme le reconnaît le GIEC, trop souvent, « le transfert des technologies liées aux véhicules se limite à une sous-traitance entre grands constructeurs et équipementiers, et particulièrement entre équipementiers. »⁴¹

L'ITF doit considérer que la réduction des émissions sert l'intérêt général. Un fonds multilatéral pour le transfert de technologie pourrait acquérir les droits de brevets, comme le préconise le PNUD.⁴² Il y a aussi de solides arguments en faveur de la mise dans le domaine public du plus grand nombre possible de technologies, étant donné l'urgence de la crise climatique. Bien sûr, même une fois la technologie dans le domaine public, il faut encore faire le nécessaire pour qu'elle parvienne à ceux qui en ont besoin.⁴³ Pour qu'une stratégie RSI globale puisse réussir, des mécanismes de transfert de technologie plus efficaces sont essentiels.

Le transfert de technologie dans les transports dépendra du niveau de coopération des réseaux R&D entre pays. Il en ira de même pour la création de nouvelles institutions dans le but de partager des informations sur la manière d'éliminer les obstacles à une utilisation plus large des transports publics, pour de nouvelles infrastructures afférentes aux véhicules, pour le compte rendu des meilleures pratiques observées quant à l'accélération du transfert modal, ainsi que pour l'échange de points de vue sur l'efficacité (ou non) de différents mécanismes politiques visant à réduire la motorisation. Là encore, les gouvernements doivent montrer la voie. Des partenariats public-public pour former les travailleurs au développement, à la gestion et à l'utilisation de technologies de transport respectueuses du climat sont aussi manifestement nécessaires, le secteur privé n'ayant de toute évidence rien fait à cet égard.

Contrôle démocratique et propriété publique des réserves de combustibles fossiles encore disponibles

Tout ce qui est entrepris pour combattre le problème des émissions dues aux transports et intéressant l'économie en général se heurte invariablement à l'opposition farouche des compagnies pétrolières.⁴⁴ Tant que les réserves de pétrole mondiales seront ouvertes à l'exploitation par des intérêts privés, la lutte pour maîtriser et réduire les émissions restera beaucoup plus difficile. Pour faire face à la crise du climat, la propriété publique et le contrôle démocratique devront être plus importants dans les secteurs de l'économie qui produisent le plus d'émissions ou présentent le meilleur potentiel de réduction de leurs émissions, mais il va falloir intensifier l'action le plus rapidement possible. Cette évolution vers plus de propriété démocratique est un moyen particulièrement important de faire face aux compagnies pétrolières qui tirent des gains prodigieux de l'extraction et de la vente des dépôts fossiles que la planète possède encore. La réduction des émissions dans les transports pourra nécessiter l'électrification des véhicules motorisés et des systèmes ferroviaires – mais l'électricité utilisée à cette fin devra être produite à partir de combustibles non fossiles, sans quoi les bénéfices pour le climat et l'environnement seront minimes voire nuls.

Selon le World Energy Outlook (WEO) 2008 publié par l'Agence internationale de l'énergie, quelque 550 milliards d'USD devront être investis chaque année dans les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique dès maintenant et jusqu'en 2030 pour que les concentrations de CO₂e puissent ne serait-ce qu'approcher de seuils sûrs.⁴⁵ L'analyse Global Futures de New Energy Finance parle quant à elle d'un investissement moyen annuel de 515 milliards d'USD sur une période prolongée. Fin 2008, le montant des investissements consacrés à l'énergie propre avait diminué de plus de moitié par rapport à son pic à la fin 2007 pour s'établir à 100 milliards d'USD environ.⁴⁶ Il s'est rétabli quelque peu au premier semestre 2009, mais ce phénomène s'explique dans une certaine mesure par un coup de pouce des gouvernements en faveur du secteur énergétique sous la forme d'investissements d'un montant de 180 milliards d'USD.⁴⁷ Alors que l'énergie renouvelable est privée des investissements

40 PNUD, 2007 Human Development Report, (HDR) p. 147.

41 GIEC, Questions méthodologiques et technologiques dans le transfert de technologie, http://www.grida.no/publications/other/ipcc_sr/?src=/Climate/ipcc/tectran/166.htm

42 PNUD, 2007, HDR.

43 Voir : Third World Network. "Some Key Points on Climate Change, Access to Technology and Intellectual Property Rights." 30 septembre 2008. <http://unfccc.int/resource/docs/2008/msn/ngo/037.pdf> Third World Network. "Possible Elements of an Enhanced Institutional Architecture for Cooperation on Technology Development and Transfer Under the UNFCCC". 30 septembre 2008. <http://unfccc.int/resource/docs/2008/msn/ngo/036.pdf>

44 Par exemple, les compagnies pétrolières essaient actuellement (mai 2010) d'obtenir l'annulation de la législation californienne en faveur du climat. Voir : California Climate Law Faces Renewed Threats from Big Oil, <http://www.greenbiz.com/news/2010/05/04/californias-landmark-climate-law-challenged>

45 Cet investissement total est basé sur un objectif de 450 ppm de CO₂e – dont beaucoup pensent qu'il est beaucoup trop élevé. Voir première partie.

46 La baisse des investissements a été attribuée aux effets de la récession, et est donc temporaire. Cela reste à voir.

47 PNUE, et al., Global Trends in Sustainable Energy 2009, http://sefi.unep.org/fileadmin/media/sefi/docs/publications/Executive_Summary_2009_EN.pdf

dont elle a besoin, quatre fois plus de capitaux continuent d'être affectés chaque année à la poursuite de l'extraction des combustibles fossiles et à des projets de services d'utilité publique conventionnels.

La catastrophe de 2010 dans le golfe du Mexique est un rappel supplémentaire du coût réel mais incalculable de l'extraction du pétrole et de la puissance politique des compagnies pétrolières. Les réserves de combustibles fossiles de la planète n'appartiennent pas aux compagnies qui les extraient et les transforment en marchandises, et ne doivent pas leur appartenir. Ces ressources doivent être rendues à l'indivis mondial et la poursuite de leur utilisation doit être soigneusement contrôlée dans le cadre d'une transition planifiée, sûre et équitable des combustibles fossiles vers les énergies renouvelables qui prendra plusieurs dizaines d'années.

Captage et stockage du carbone et transformation des réseaux accélérés

Les centrales au charbon quant à elles sont une source majeure de CO₂ anthropogénique – 30 pour cent de tout le CO₂ émis aux États-Unis, par exemple – mais les entreprises charbonnières n'ont pas investi ni déployé de technologies susceptibles de rendre le charbon moins dommageable pour l'environnement. À travers le monde, les syndicats ont réclamé le développement rapide du captage et stockage du carbone (CSC) afin d'empêcher le rejet dans l'atmosphère de la plupart des émissions de carbone issues de la production d'électricité et de certains processus industriels. Les technologies CSC existent déjà, mais il reste encore à les rendre disponibles à une échelle commerciale le plus vite possible. L'ITF doit donc soutenir le développement de projets de démonstration du secteur public visant à tester les technologies CSC, tout en s'opposant à la construction de toute

nouvelle centrale au charbon en attendant que les technologies CSC soient prêtes à être pleinement déployées.

Pendant que les technologies CSC sont développées et testées, d'autres options doivent aussi être résolument examinées – comme celles qui semblent pouvoir étendre l'utilisation des sources d'énergie renouvelables. Il convient d'envisager sérieusement le développement de « super-réseaux intelligents » (super smart grids ou SSG) régionaux qui, grâce à des câbles HVDC, relieront zones à potentiel solaire et zones à potentiel éolien (offshore et à terre). Le projet UE/Afrique du Nord de super-réseau intelligent donne un aperçu de ce qui pourrait être envisagé dans d'autres régions du monde. Les SSG font intervenir des réseaux interconnectés : réseaux intelligents de raccordement et de distribution d'électricité produite à partir de sources renouvelables ; super-réseaux pour la distribution en haute tension sur des zones très étendues – tous ces réseaux étant intégrés aux réseaux terrestres existants. Les réseaux requerront des systèmes de communication, de surveillance et de

Alors que l'énergie renouvelable est privée des investissements dont elle a besoin, quatre fois plus de capitaux continuent d'être affectés chaque année à la poursuite de l'extraction des combustibles fossiles et à des projets de services d'utilité publique conventionnels.

contrôle pointus afin d'équilibrer l'offre, la demande et le stockage, les petits producteurs d'énergies renouvelables se comptant par milliers et venant s'ajouter aux entreprises énergétiques existantes.⁴⁸ Les objectifs de réduction d'émissions à base scientifique ne seront pas atteints sans une vaste expansion des infrastructures afférentes aux énergies renouvelables. Si les coûts initiaux de la modernisation et de la transformation d'un système de réseaux dans ce sens sont élevés, les coûts opérationnels seront très inférieurs suite à ces investissements. De plus, les bénéfices du super-réseau intelligent sur le plan de l'emploi pourraient être très considérables étant donné les intrants matériels, susceptibles d'offrir la possibilité de chaînes d'approvi-

48 Renewable Energy News, 15 mai 2010, Stakeholders Team Up To Expand Europe's Super-Grid, <http://www.renewableenergyworld.com/rea/news/article/2010/05/stakeholder-s-team-up-to-expand-europes-super-grid?cmpid=WNL-Friday-May14-2010>

sionnement vertes.⁴⁹ En revanche, les emplois créés par les chantiers de construction de centrales au charbon ou nucléaires sont provisoires et nécessitent beaucoup moins d'intrants.

Le développement de projets de démonstration CSC et de la transformation des réseaux pour accélérer le déploiement des énergies renouvelables doit intervenir dans l'urgence. Les émissions mondiales imputables au secteur électricité ont augmenté de 28 pour cent entre 1990 et 2004.⁵⁰ Non seulement la lutte contre les émissions dans ce secteur est impérative dans le cadre des efforts entrepris dans le monde entier pour stabiliser le climat, mais elle aura aussi une incidence évidente sur les émissions liées aux transports. Une production d'électricité décarbonée contribuera également à une réduction réelle des émissions issues du transport électrique routier et ferroviaire.

Il est tout à fait évident qu'on ne peut pas normalement attendre des entreprises privées qu'elles développent elles-mêmes ces technologies, et il est possible qu'il revienne aux gouvernements de stimuler le processus d'innovation, de commercialisation et de diffusion. D'après le rapport Stern, « Les entreprises privées se concentrent sur les coûts privés pour satisfaire leurs actionnaires. Mais cela peut se traduire par une focalisation accrue sur les profits à court terme et réduire l'importance accordée aux innovations et à d'autres investissements à faible intensité carbone qui permettraient des améliorations environnementales à long terme. »⁵¹ Il convient aussi de noter que plus de 60 pour cent du peu d'investissements mondiaux dédiés à la RD&D dans le domaine des technologies vertes émane déjà de fonds publics. Étant donné l'urgence de

la crise climatique, l'envergure et la durée prolongée des investissements requis et la primauté indispensable des priorités sociales et environnementales sur les considérations commerciales, il appartient aux gouvernements d'assumer la pleine responsabilité du rythme et des caractéristiques de la transition vers une économie sobre en carbone.

Enfin, en étendant la propriété démocratique et collective de grands émetteurs privés de CO₂ dans différents secteurs, on disposera d'un moyen de réorienter les profits et les subventions de ces entreprises sous forme d'investissements dans les énergies renouvelables, la restructuration RSI et l'économie de l'énergie.

« La vérité, c'est que les compagnies minières pratiquent le « rent seeking » (recherche de rente) aux dépens des contribuables et de communautés comme la nôtre ; c'est-à-dire qu'elles cherchent à obtenir des avantages financiers spéciaux qui leur permettent de transférer leurs coûts à des tiers – bien qu'elles gagnent le plus souvent beaucoup d'argent. Au lieu d'investir une plus grande partie de leurs bénéfices dans des technologies critiques comme le captage et stockage du carbone, elles réclament (en Australie) 10 milliards d'AUD de subventions de l'État. »

Tony Maher, président général, Australian Mining and Energy Union (CFMEU)
Coal Hard Facts : rapport du CFMEU Mining and Energy Union
http://www.cfmeu.com.au/storage/documents/Coal_Hard_FactsReport171109.pdf

Moratoire sur les biocarburants non durables – accélérer le développement d'alternatives de seconde génération

Les scénarios de réduction des émissions dues aux transports placent souvent beaucoup d'espoir dans les biocarburants.⁵² En janvier 2007, l'UE a imposé une cible obligatoire de 10 pour cent concernant l'utilisation des biocarburants dans les transports d'ici 2020. Les États-Unis ont leur propre cible. La production mondiale de biocarburants a quant à elle triplée de 2000 à 2006.⁵³

L'ITF doit partager les inquiétudes d'un nombre croissant de syndicats et d'organisations de la société civile au sujet des répercussions écologiques et sociales d'une production accrue de biocarburants, et de bioéthanol en particulier. Trois sources d'inquiétude principales se dégagent. Il y a d'abord l'impact des biocarburants sur la production alimentaire et sur le prix des denrées alimentaires. Les estimations de la superficie totale des terres agricoles supplémentaires requises pour atteindre une cible mon-

49 Pour des informations sur le super-réseau intelligent (Super Smart Grid), voir : <http://www.supersmartgrid.net/> 50 IEA, op. cit.

51 Rapport Stern, op cit.

52 Unite the Union, Sustainable Transport and the Environment, (2009); Fédération européenne des travailleurs des transports, Towards a Trade Union Vision on Sustainable Transport (TRUST), document stratégique, Bruxelles, février 2008.

53 R.W. Howarth et S. Bringezu, rédacteurs, "Biofuels: Environmental Consequences and Interactions with Changing Land Use", Proceedings of the Scientific Committee on Problems of the Environment (SCOPE) International Biofuels Project Rapid Assessment 22-25 septembre 2008, Gummertsbach, Allemagne (publié en 2009) Executive Summary. Voir : <http://cip.cornell.edu/DPubS?service=U&version=1.0&verb=Display&handle=scope>

diale de 10 pour cent de substitution par les biocarburants vont de 118 à 508 millions d'hectares. Par comparaison, la superficielle actuelle des terres arables dans le monde est de 1 400 millions d'hectares.⁵⁴ Selon une étude, « le défi que présente la mise à disposition des terres supplémentaires nécessaires pour couvrir les besoins d'une augmentation croissante de la production de biocarburants doit être considéré dans le contexte d'une demande alimentaire croissante. La population mondiale a plus que doublé depuis 1960, et la superficie agricole mondiale par personne a été divisée par deux ... un milliard de personnes environ sont déjà sous-alimentées. »⁵⁵ Selon les prévisions, pour respecter leur réglementation « Renewable Fuels Standard » qui fixe le volume de la production annuelle d'éthanol de maïs à 15 milliards de gallons, les États-Unis devront consommer la moitié de leur récolte annuelle de maïs.⁵⁶

Deuxièmement, le développement de l'utilisation des biocarburants a également de graves répercussions sociales. L'Union internationale des travailleurs de l'alimentation, de l'agriculture, de l'hôtellerie-restauration, du tabac et des branches connexes (UITA) a attiré l'attention sur le fait que la généralisation des biocarburants ne fera qu'aggraver les problèmes déjà énormes auxquels sont confrontés les travailleurs ruraux, tels que maladies et décès suite à l'exposition aux pesticides, des perspectives d'emploi médiocres et leur départ des communautés rurales.⁵⁷ Troisièmement, certains biocarburants actuels ne réduisent pas en fait les émissions et pourraient même les accroître. La production de biocarburants repose actuellement sur des pesticides et des engrais fabriqués à partir de combustibles fossiles, et sur une énergie d'origine fossile pour la récolte, le raffinage et le transport des combustibles. La conclusion d'études récentes basées sur l'analyse du cycle de vie complet des biocarburants actuels est que, si l'éthanol de canne à sucre (surtout produit au Brésil) peut entraîner une forte réduction des émissions de GES, les économies issues de l'éthanol de maïs (dont

les États-Unis sont le principal producteur) sont pratiquement nulles.⁵⁸ D'ailleurs, des recherches détaillées consacrées à l'impact des émissions de protoxyde d'azote (N₂O) issues des engrais utilisés pour la production de biocarburants indiquent que toute réduction d'émissions provenant de la substitution des biocarburants au pétrole est neutralisée dans le cas de l'éthanol de maïs et considérablement diminuée dans les cas de l'éthanol de colza et de l'éthanol à base de sucre. En outre, des études consacrées à la conversion des écosystèmes autochtones tels que les prairies, les savanes et les forêts en vue de l'augmentation de la production de biocarburants arrivent à la conclusion que les biocarburants, au lieu de contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique, aggravent en fait le problème.⁵⁹ Le recours à l'irrigation pour la culture des biocarburants sollicite aussi très fortement les réserves d'eau de la planète alors qu'elles se raréfient. En 2007, l'eau utilisée pour la production de biocarburants (45 milliards de mètres cubes) était six fois supérieure à la consommation humaine d'eau potable.⁶⁰

Le recours à l'irrigation pour la culture des biocarburants sollicite aussi très fortement les réserves d'eau de la planète alors qu'elles se raréfient.

L'ITF doit donc considérer que la plupart des biocarburants actuels ne sont absolument pas viables, sur le plan tant social qu'environnemental. L'ITF doit ajouter sa voix à celle des centaines d'organisations qui ont demandé un moratoire mondial sur les biocarburants de première génération.⁶¹ Il est cependant démontré que les biocarburants perfectionnés ou « biocarburants de seconde génération », comme l'éthanol cellulosique ou obtenu par voie thermo-chimique (BtL – biomasse to liquid), peuvent apporter une réelle contribution à la réduction des émissions, sans pour autant priver la population mondiale de terres pour la production agricole vivrière. L'ITF doit soutenir la poursuite de la quête de biocarburants durables car, dans certaines régions du monde, il faudra plusieurs décennies pour apporter des changements dans l'organisation des villes – un élément clé de toute stratégie RSI pour réduire les émissions. L'inversement de la forte tendance actuelle à la motorisa-

54 Ibid.

55 Ibid, page 3.

56 Harvest of Heat, op.cit., page 6. L'Earth Policy Institute affirme que, même si 100% du maïs des États-Unis était utilisé pour produire de l'éthanol, cela permettrait de répondre à 18 pour cent seulement de la demande nationale de combustibles fossiles.

57 Peter Rossman (UITA), présentation PowerPoint, World of Work Pavilion, 14 décembre 2009. Copenhague

58 Howarth et Bringezu, op. cit., Executive Summary, op. cit.

59 Note du Building Workers International au Cornell Global Labor Institute. Non publié. Juillet 2008.

60 Howarth et Bringezu, op. cit., Executive Summary, page 6. Voir aussi Unite the Union, op. cit.

61 Rainforest Action Network, Family Farm Defenders et Food First ont demandé au Comité des droits de l'homme des Nations unies de soutenir un moratoire sur les biocarburants. Plus de 100 groupes ont exhorté l'UE à faire de même. Voir : www.familyfarmdefenders.org

tion doit être rapidement appréhendée et, en principe, les carburants alternatifs devraient contribuer aux efforts de réduction des émissions dans les transports.⁶² Selon le PNUE, le développement de matières premières de seconde génération permettant d'obtenir un rendement en équivalent essence potentiellement supérieur (algues, huile de ricin, déchets agricoles, jatropha, lignine, graminées vivaces, cultures ligneuses à rotation courte et déchets sylvicoles, par exemple) pourrait atténuer certains des problèmes sociaux et environnementaux posés par les biocarburants de première génération. De tels développements devront être complétés par l'adoption et la mise à exécution de la réglementation relative au travail et à l'environnement à travers le monde afin d'améliorer les pratiques et les conditions de travail et réduire les impacts sur l'utilisation des sols et de l'eau, la déforestation et le déplacement d'autres activités agricoles, les petits exploitants agricoles et les populations indigènes.⁶³ La recherche doit toutefois être réalisée tout à fait indépendamment des intérêts de l'agribusiness et tenir compte non seulement du profil complet des biocarburants en matière d'émissions, mais aussi des impacts de la production et de l'utilisation des biocarburants sur toutes les communautés.

3. SOCIÉTÉ : AU SEIN DU MOUVEMENT, DANS LA RUE – IMPLIQUER LES MEMBRES, CONSTRUIRE DES ALLIANCES ET LES MAINTENIR

La crise climatique traduit le fait que, par nature, la société moderne est incompatible avec le développement durable. Le problème tient non seulement aux émissions, mais également au manque d'harmonie profond entre notre économie et nos écosystèmes. Il est extrêmement important de connaître la nature du problème et d'avoir une certaine idée des solutions possibles. Nous ne pouvons pas nous contenter d'approximation et perdre davantage de temps alors que la planète brûle. Mais comment les affiliés de l'ITF et les travailleurs des transports peuvent-ils généralement commencer à engager les types d'action en mesure d'apporter un changement ?

L'importance des actions locales et nationales

Nombre des propositions et approches qui rentrent dans la catégorie « politique mondiale » interviendront aux niveaux national et local, où les syndicats des transports peuvent jouer un rôle significatif. Il ne s'agit cependant pas d'un processus du sommet vers la base, bien au contraire. Tout consensus à l'origine d'une nouvelle politique mondiale doit d'abord être construit sur le terrain, dans les milieux politiques nationaux et locaux. Les actions et initiatives locales, à petite échelle, sont essentielles si nous voulons contribuer à faire changer les choses au niveau mondial. Forts d'une vision claire de ce qui doit être fait pour réduire les émissions, les affiliés et les membres de l'ITF doivent continuer à faire pression en faveur d'un changement remontant de la base vers le sommet. La pression d'en bas doit se traduire par la formation d'un puissant mouvement social cohérent composé de syndicats et d'organisations de la base très diverses rassemblant des millions de personnes inquiètes.

Les affiliés et les membres de l'ITF doivent être encouragés par le fait qu'un tel mouvement progresse déjà dans d'innombrables communautés des hémisphères Nord et Sud.⁶⁴ Sans mouvement dynamique et puissant de lutte pour le changement, les mesures en faveur du climat seront perpétuellement différées et entravées, avec des conséquences désastreuses. Il peut être de-

62 Trades Union Congress (UK) Voir : <http://www.tuc.org.uk/extras/gogreena/twork.pdf>). Voir aussi, Unite the Union, "Aviation and the Environment," juillet 2009

63 Pour une évaluation des biocarburants et de leur durabilité par le PNUE, voir : <http://www.unep.org/Documents.Multilingual/Default.asp?DocumentID=599&ArticleID=6347&I=en&T=long>

64 Paul Hawken traite de ce mouvement et l'analyse dans *Blessed Unrest* (Penguin Books, 2008)

mandé à chaque membre de participer à cet effort fédérateur, sur le lieu de travail et dans la communauté.

Aux niveaux national et régional, les affiliés de l'ITF de nombreux pays doivent se servir de leur influence et de leur pouvoir pour faire pression en faveur de politiques RSI. L'ITF a constaté que les idées néolibérales ont dominé trop longtemps, non seulement à la droite de l'échiquier politique mais également dans les partis socialistes et sociaux-démocrates établis. Dans la mesure du possible, les affiliés de l'ITF doivent continuer de promouvoir notre vision concernant le transport et le développement durable dans le cadre du processus politique. Dans les pays du Sud, les mouvements sociaux et politiques qui, ces dix dernières années, sont nés de l'opposition à la restructuration néolibérale pourront fournir les moyens et la plateforme nécessaires aux syndicats des transports pour influencer les orientations de la société au sein de laquelle ils évoluent. Les affiliés décideront eux-mêmes de s'associer ou non à des partis ou des projets particuliers.

Construire des alliances

Des alliances productives aux niveaux local et national peuvent également être forgées avec des organisations formées autour de causes spécifiques et avec d'autres mouvements sociaux luttant pour les types de changements recherchés par l'ITF.⁶⁵ Par exemple, le mouvement pour la justice climatique a manifesté sa volonté de mobiliser les jeunes dans la rue – et souvent sa capacité à le faire – autour de revendications qui, pour la plupart, peuvent être soutenues par les syndicats. Les syndicats des transports peuvent s'inspirer de ce mouvement tout en veillant à ce qu'une attention suffisante soit portée aux questions liées aux transports, ainsi qu'aux questions sociales.⁶⁶ Le mouvement en faveur de denrées alimentaires locales et de la « souveraineté alimentaire » est un autre exemple. Ce mouvement a acquis un poids mondial ces dernières années, et ses positions sur la lutte contre le changement climatique et sur la durabilité cadrent largement avec l'approche actuelle de l'ITF.

Les syndicats des transports sont habitués à collaborer efficacement avec les organisations communautaires et les fonctionnaires des collectivités locales sur des questions comme l'amélioration des services de transport, la

réduction des encombrements et de la pollution, l'opposition au développement des grandes surfaces, etc. Comme nous l'avons dit plus haut, une évolution vers un contrôle local et des produits et services locaux devra repousser l'idée selon laquelle ce qui est bon marché est toujours mieux que ce qui coûte plus cher. Les produits alimentaires sont peut-être moins chers chez Tesco ou chez Wal Mart, mais si les commerces de proximité mettent la clé sous la porte et que personne ne sorte plus dans la rue, on payera néanmoins chèrement cet état de fait. De plus, une bonne partie de la nourriture n'est jamais consommée et les vêtements (bon marché, mais souvent de qualité médiocre) sont portés une ou deux fois, puis jetés.⁶⁷ L'impact négatif de denrées alimentaires bon marché et de chaînes d'approvisionnement mondiales sur les travailleurs et les cultivateurs des pays du Sud est avéré, et les syndicats des transports peuvent forger des alliances avec les petits exploitants agricoles sur les questions des « kilomètres alimentaires » et de la promotion du transfert intermodal et des bénéfices qui y sont associés.

Dans le même temps, l'ITF doit continuer à collaborer avec les fédérations syndicales internationales et la CSI et mener avec elles des actions leur étant propres pour faire de la lutte contre le changement climatique un thème qui soit au cœur des préoccupations syndicales et mobilise la base. Aborder le problème de la réduction des émissions en considérant l'économie globalement implique nécessairement que l'ITF continue de mener un dialogue stratégique avec d'autres organes syndicaux pour diffuser un message syndical commun cohérent.⁶⁸

Syndicats et localisation économique

Il est également important d'inverser la mondialisation des entreprises et de stimuler l'activité économique locale au titre du volet réduction (« Reduce ») du concept RSI. Dans le domaine des transports, l'ITF doit participer à l'élaboration d'une série de politiques (présentée dans la deuxième partie) en mesure de raccourcir et de rendre plus vertes les chaînes mondiales et nationales d'approvisionnement en denrées alimentaires et produits manufacturés, ou soutenir cette série de politiques.⁶⁹ Certaines de ces politiques peuvent être élaborées aux plans local et national, mais rendre également nécessaires des accords, directives et objectifs mondiaux. Une

65 Climate Justice Now!, Climate Justice Action et Klimaforum09 ont de nombreuses idées novatrices, qu'ils ont tenté de diffuser à la Conférence de l'ONU sur le changement climatique par le biais de la Déclaration des peuples du Klimaforum09 et de l'assemblée populaire Reclaim Power. Parmi les nations, les pays de l'ALBA, de nombreuses nations africaines et les membres de l'AOSIS ont souvent fait écho aux messages du mouvement pour la justice climatique, lorsqu'ils ont mis en avant la nécessité de rembourser la dette climatique, de créer des fonds pour l'atténuation du changement climatique et l'adaptation à ce changement en dehors des institutions néolibérales comme la Banque mondiale et le FMI, ou encore de maintenir l'augmentation globale de la température mondiale en dessous de 1,5 degré.

66 Voir : www.climate-justice-now.org

67 PNUE, Green Jobs: Towards Sustainable Work in a Low Carbon World, (2008)

68 Un tel dialogue a, par exemple (même si cet exemple ne se rapporte pas spécifiquement au changement climatique), permis d'aboutir à l'Oil and Gas Workers' Trade Union Alliance (alliance syndicale pour le secteur pétrolier et gazier), instaurée dans le cadre de l'initiative « Well to Wheel » à laquelle ont participé l'ITF et la Fédération internationale des syndicats de travailleurs de la chimie, de l'énergie, des mines et des industries diverses (ICEM). Voir : ICEM, <http://www.icem.org/en/78-ICEM-InBrief/2964-ICEM-ITF-%E2%80%99Well-to-Wheel%E2%80%99-Seminar-held-in-Aqaba-Jordan>

69 La croissance annuelle du transport de marchandises (en tkm) dans les 27 de l'UE entre 1995 et 2006 a été de 2,8%, dépassant la croissance économique sur cette période, soit 2,4%. Le transport de passagers a cependant progressé moins rapidement (1,7%). 16 ETf, rapport TRUST, op.cit.

première étape pourrait être d'obtenir l'annulation de l'Accord sur les marchés publics de l'OMC qui empêche les gouvernements d'adopter des politiques privilégiant les achats locaux. Gouvernements et communautés doivent se voir accorder la liberté de mettre en œuvre des mesures de lutte contre le changement climatique sans crainte de représailles.⁷⁰

Si une approche syndicale concernant la relocalisation est manifestement nécessaire, elle reste encore à élaborer pleinement. Un mouvement large et diversifié (ou des mouvements) en faveur de la relocalisation, organisé autour d'un certain nombre d'idées et de principes fondamentaux, est cependant apparu ces dernières années. Ces principes privilégient l'équité par rapport à la croissance ; les communautés dynamiques et diverses par rapport à l'homogénéité ; la suffisance par rapport à l'efficacité ; la solidarité sociale par rapport à l'insécurité individuelle.⁷¹ Qui dit relocalisation dit également trajets plus courts pour se rendre au travail, et donc davantage de temps pour soi. Il faut également souligner que les alternatives fonctionnant à petite échelle, y compris les petites exploitations agricoles, produisent déjà la plupart des produits et services dont les gens ont besoin.⁷²

Asseoir la primauté de la croissance sociale sur la croissance économique

La nécessité de remettre en cause la notion même de croissance économique et de redéfinir la richesse est ancrée dans les efforts de « relocalisation » de la vie économique. Les problèmes environnementaux et les inégalités sociales dont s'accompagne le modèle actuel axé sur la croissance ont été traités dans la première partie. Pendant des décennies, beaucoup de syndicats des pays industrialisés ont bénéficié des nombreux effets positifs de la croissance économique, qui a favorisé la création de richesses en vue de leur redistribution et de l'élimination de la pauvreté. La croissance a cependant été le plus souvent motivée par le profit plutôt que par des considérations sociales et a provoqué la surexploitation des ressources et la détérioration de l'environnement. L'enjeu climatique et la crise profonde qui touche nos écosystèmes sont tels que nous n'avons d'autre choix que d'adopter une nouvelle approche vis-à-vis de la croissance. Beaucoup de

syndicats reconnaissent aujourd'hui qu'un changement de cap est nécessaire, et qu'il doit passer par une collaboration avec les autres parties prenantes pour donner naissance à une nouvelle économie fondée sur la durabilité, la suffisance et la solidarité sociale.

Cette nouvelle économie connaîtra elle aussi la croissance – mais c'est sur la « croissance sociale » que l'accent doit être mis. C'est à cette condition que le nombre d'emplois de qualité et les revenus des personnes démunies pourront augmenter, que les technologies respectueuses du climat et autres technologies vertes pourront être déployées plus largement, que l'accès aux soins de santé sera généralisé et qu'une meilleure protection contre les risques d'externalisation des emplois, et contre la vieillesse et l'invalidité sera possible. Des politiques sont requises pour atténuer la croissance économique traditionnelle tout en améliorant le bien-être social et environnemental – des politiques qui institueront, par exemple, l'augmentation du temps libre grâce à la réduction du temps de travail et à l'augmentation des congés.⁷³ Concernant les pays du Sud, la priorité absolue doit être de donner à ces pays la possibilité de développer leurs forces productives de manière durable sur le plan environnemental. Des systèmes d'approvisionnement en eau et d'assainissement adéquats font encore défaut dans nombre de pays. Ces pays ont aussi besoin de développer leurs installations de production d'électricité à partir de sources renouvelables, de construire des systèmes de transports publics sûrs et abordables et de mettre en place des systèmes de sécurité routière afin de protéger conducteurs et piétons.

Ce genre de croissance sociale ne sera possible qu'à condition de rendre la vie économique beaucoup plus démocratique et plus réactive aux besoins sociaux et environnementaux. Les syndicats et leurs alliés de la société civile incarnent nombre des principes à partir desquels une nouvelle économie peut être construite, et nous devons asseoir ces principes à travers un développement important de la propriété publique, le développement de l'économie sociale, l'exercice d'un contrôle accru par les communautés et une réglementation stricte pour faire appliquer des mesures en faveur de la durabilité.

70 OMC, Accord sur les marchés publics, Article VIII (b)

71 Hawken, op.cit

72 WBSCD, 2004b

73 Voir Gustav Speth : "Doing Business in a Post-Growth Society," <http://nhr.org/2009/09/doing-business-in-a-postgrowth-society/ar/pr>

MESURES À ADOPTER IMMÉDIATEMENT PAR LES SYNDICATS DES TRANSPORTS

Éducation et participation des membres

- ▶ Placer le changement climatique au cœur des préoccupations syndicales courantes. Envisager d'inscrire systématiquement le climat et l'environnement à l'ordre du jour des réunions syndicales au niveau local/des sections.
- ▶ Prendre en compte les considérations liées au climat et à l'environnement en général lors de l'organisation de réunions, rencontres et conférences syndicales.
- ▶ Collaborer avec l'ITF à l'élaboration d'un programme éducatif, de matériels pédagogiques et de présentations pour aider les membres à mieux comprendre les causes du changement climatique et ce qui doit être fait pour le combattre.
- ▶ Créer pour les membres des syndicats des transports une « carte verte » destinée à développer l'esprit de participation et recensant ce que chacun peut faire pour lutter contre le réchauffement climatique.

Négociations vertes

- ▶ Proposer que les travailleurs bénéficient de toutes les suggestions d'amélioration de l'efficacité énergétique et des changements opérationnels qui réduisent les émissions. Les économies réalisées pourront être divisées entre les employeurs et les employés ayant créé et mis en œuvre les mesures d'économie d'énergie.
- ▶ Négocier en faveur de la reconnaissance de « délégués verts » et d'autorisations d'absence pour permettre à ceux-ci de collaborer avec les délégués syndicaux. Ces délégués verts auront pour mission de faire en sorte que les entreprises prennent des engagements de réduction de leurs émissions à travers des économies d'énergie, adoptent des politiques d'achat adaptées et fassent honneur à de tels engagements lorsqu'ils existent.
- ▶ Créer un comité mixte entreprise-syndicat Environnement et Climat chargé de superviser chauffage, éclairage, recyclage et achat d'équipements.

- ▶ Incorporer des arguments en faveur du climat aux négociations concernant les déplacements entre domicile et lieu de travail (télétravail inclus) et la flexibilité des horaires. Encourager les employeurs à inciter leurs salariés à utiliser les transports publics. Réfléchir à des façons d'encourager les déplacements à vélo et à pied.
- ▶ Les heures supplémentaires tuent. Elles se traduisent aussi par une augmentation des émissions. Transformer les améliorations de productivité en travail partagé et en augmentation du temps pour soi.⁷⁴
- ▶ Demander instamment aux grandes entreprises (200 salariés ou plus) d'élaborer un « plan mobilité » pour améliorer l'efficacité énergétique des trajets entre domicile et lieu de travail effectués par les travailleurs et faire en sorte que ces trajets soient économes en temps.
- ▶ Insister sur le droit des membres, à titre individuel, de refuser d'effectuer un travail dommageable pour l'environnement ou d'utiliser des équipements non conformes aux normes juridiques, environnementales ou d'efficacité.

Promouvoir les changements opérationnels et technologies respectueux du climat

- ▶ Proposer des façons de travailler différemment afin de réduire les émissions.
- ▶ Insister sur le fait d'être consulté quand de nouveaux équipements sont mis en service. Examiner les répercussions climatiques et les conséquences pour les travailleurs.
- ▶ Incorporer des arguments en faveur du climat aux campagnes de santé et de sécurité afin de souligner la nécessité de nouvelles procédures.
- ▶ Militer en faveur de stages de « conduite écologique » permettant de réduire les émissions et de promouvoir la sécurité routière.
- ▶ Encourager l'installation de dispositifs de coupure automatique du moteur à l'arrêt sur les voitures et les camions.

74 Selon une étude publiée dans le European Heart Journal, chez les travailleurs qui font trois heures supplémentaires ou plus par jour, le risque d'être atteint de maladies cardiovasculaires et, potentiellement, de mourir d'une crise cardiaque est augmenté de 60% par rapport aux travailleurs faisant leurs sept heures par jour normales. Voir : <http://www.guardian.co.uk/lifeandstyle/2010/may/16/health-overwork-harm-britain>

Construire des alliances

- ▶ Tenir les membres informés des groupes locaux travaillant sur la lutte contre le changement climatique, le transport durable et la création d'une économie locale et durable. Envisager d'inviter ces groupes à faire des présentations lors de réunions et d'événements au calendrier syndical.
- ▶ Organiser des sessions d'information et de stratégie entre section syndicale et organisations pour la justice environnementale et climatique, notamment en ce qui concerne le transport et l'urbanisme.
- ▶ Bien faire comprendre aux dirigeants politiques locaux la nécessité de fournir une infrastructure adéquate pour les cyclistes (pistes cyclables) et les piétons. La défense de ces causes rehaussera la popularité du syndicat auprès des jeunes et/ou de la population qui ne conduit pas.

ANNEXE I

DÉCLARATION DE ROBERT SCARDELLETTI – TCU, ÉTATS-UNIS

En ce qui concerne le projet de document de politique de l'ITF sur le changement climatique, je considère qu'aucun effort n'est réalisé pour protéger les emplois des membres de syndicats travaillant dans les industries actuelles du secteur de l'énergie.

Ici, aux États-Unis, nous traversons une profonde récession. Le chômage a atteint son plus haut niveau historique. Je m'inquiète que nous ne préconisions des politiques préjudiciables au gagne-pain de nos membres.

Des courriers envoyés au directeur de cabinet de l'administration du Président Obama par le département du bâtiment et de la construction de l'AFL-CIO et des syndicats de cheminots sont témoin de l'effort déployé pour protéger les moyens d'existence des membres de nos syndicats, dans leur emploi actuel.

Je ne trouve nulle part dans la documentation que vous fournissez un exemple de tel effort majeur réalisé par vos soins. Au contraire, bien que s'inspirant de bonnes intentions, les objectifs environnementaux défendus dans la documentation fournie seraient, dans certains cas, extrêmement préjudiciables à l'emploi de nos membres.

Le dilemme que je vois apparaître est qu'on ne peut pas « tout avoir », il faut savoir faire un choix. En tant que représentant du monde syndical, notre responsabilité est avant tout envers nos membres.

L'ITF EST UNE FÉDÉRATION SYNDICALE INTERNATIONALE RASSEMBLANT DES SYNDICATS DE TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS. TOUT SYNDICAT INDÉPENDANT REPRÉSENTANT DES TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS PEUT Y ADHÉRER.

L'ITF REGROUPE ACTUELLEMENT 751 SYNDICATS DE 148 PAYS, QUI REPRÉSENTENT 4,6 MILLIONS DE TRAVAILLEURS ET TRAVAILLEUSES. L'ITF EST L'UNE DES FÉDÉRATIONS SYNDICALES INTERNATIONALES (FSI) ALLIÉES À LA CONFÉDÉRATION SYNDICALE INTERNATIONALE (CSI).

VISITEZ NOTRE SITE INTERNET POUR SUIVRE TOUTE L'ACTUALITÉ DES TRANSPORTS, CONSULTER DES COMMUNIQUÉS DE PRESSE ET EN SAVOIR PLUS SUR NOS AFFILIÉS ET NOS CAMPAGNES.

WWW.ITFGLOBAL.ORG

education@itf.org.uk

