

Résolution 1 : Réagir au changement climatique

Le 42^{ème} Congrès de l'ITF, réuni à Mexico du 5 au 12 août 2010 :

1. RECONNAISSANT que le réchauffement planétaire a déjà commencé, étant donné que les 10 années les plus chaudes jamais enregistrées sont survenues depuis 1990, et vu le danger énorme que constitue pour la civilisation humaine une aggravation du changement climatique;
2. NOTANT le consensus de la communauté scientifique, selon lequel le réchauffement planétaire est causé par les activités humaines qui dégagent dans l'atmosphère du gaz carbonique (CO₂) et autres gaz de serre ;
3. RECONNAISSANT que la responsabilité des émissions mondiales de gaz de serre doit s'entendre dans le contexte d'inégalités anciennes et actuelles de richesse et d'accès aux services entre pays industrialisés et pays en développement, entraînant des différences importantes d'émissions par habitant;
4. RECONNAISSANT que, même si la responsabilité des émissions incombe à des nations riches et puissantes, ce sont les pays les plus pauvres qui sont le plus vulnérables aux effets du changement climatique par l'impact qu'il exerce sur l'agriculture, la sécurité alimentaire, l'approvisionnement en eau, le temps, la santé, les écosystèmes et l'infrastructure, notamment celle des transports;
5. CONSCIENT de ce que les conditions météorologiques extrêmes (sécheresses, inondations, etc.) dues au changement climatique ont déjà détruit des emplois, des habitations et des vies humaines, en particulier dans les pays en développement et que, sans une intervention énergique, les emplois et moyens de subsistance de millions de personnes seront exposés à des risques supplémentaires;
6. ESTIME par conséquent qu'une intervention ambitieuse pour atténuer ces risques est fondamentale si nous voulons léguer à nos enfants un monde durable et une chance de réaliser des objectifs de société et de développement, et que cette intervention doit être assumée par les différents pays et partagée entre eux de manière équitable;
7. NOTANT que les transports sont responsables de 14% des émissions mondiales, que le secteur du transport représente plus du quart de l'énergie totale utilisée dans le monde, et que la voiture particulière en représente plus de la moitié;
8. S'INQUIÈTE de l'augmentation spectaculaire des émissions dues aux transports au cours des 30 dernières années, une augmentation plus rapide dans toutes les régions du monde que celle de tout autre secteur économique consommateur d'énergie ; dans certains pays, l'augmentation des émissions dues aux transports a dépassé les réductions obtenues dans d'autres secteurs;
9. ESTIME qu'il est essentiel que les usagers soient encouragés à changer de modes de transport et à passer des modes de transport très polluants à ceux plus respectueux de l'environnement tels que les trains à grande vitesse ;
10. RECONNAISSANT que les coûts du transport sont devenus insuffisants, essentiellement du fait que la plupart des modes de transport ne couvrent pas leurs coûts externes et que les salaires et conditions de travail ont été affaiblis et sapés au cours de l'ère néolibérale des 30 dernières années;

11. CONSCIENTS que les émissions produites par les combustibles fossiles sont nocives, non seulement pour l'environnement mais également pour la santé et la sécurité des travailleurs et travailleuses du transport;
12. NOTANT les conclusions du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC,) informées par les données rassemblées et examinées par plus de 2.000 scientifiques, qui démontrent que le réchauffement planétaire ne doit pas être supérieur de plus de 2 degrés C aux niveaux préindustriels pour garantir 50% de chance d'éviter un changement climatique catastrophique;
13. CONSTATANT qu'un nombre croissant de scientifiques affirment que le scénario des 2 degrés est lui-même dangereux étant donné l'impact potentiel exercé par le climat sur les pays et communautés vulnérables, et que les populations des basses-terres du littoral devront tout particulièrement bénéficier de mesures plus radicales et d'un soutien particulier;
14. SACHANT que pour limiter le réchauffement à une valeur maximale de 2 degrés, une réduction sévère du volume des émissions dégagées dans notre atmosphère s'impose, et que des mesures doivent être prises dès maintenant pour réaliser une réduction de 25 à 40% par rapport aux niveaux de 1990 d'ici 2020 et une réduction de 50 à 80% d'ici 2050 ;
15. ESTIME que les solutions fondées sur le marché, adoptées par les gouvernements et les employeurs, n'ont pas jusqu'ici réussi à remédier vraiment à l'augmentation des émissions, et que la solution de la crise climatique exigera une profonde transformation politique et économique motivée par des priorités sociales et environnementales différentes, notamment d'importants investissements décidés par les gouvernements, une innovation sociale et technologique et le développement des compétences, la protection sociale et la participation des syndicats ;
16. RECONNAÎT que non seulement le changement climatique, mais aussi les politiques nécessaires à sa prévention, dont la transition vers des formes de transport sobres en carbone, auront un impact sur l'emploi dans la plupart des secteurs de transport, en particulier dans le transport public et le transport de combustibles fossiles – mais à des degrés différents ;
17. ESTIME que, si l'adoption d'urgence de ces politiques est vitale pour enrayer le changement climatique, l'ITF et ses affiliés doivent défendre les intérêts des travailleurs et travailleuses des transports en se battant pour que ces politiques soient mises en œuvre de manière à protéger les emplois et à en créer de nouveaux par le biais d'une transition juste ;
18. ESTIME que l'impact du transport sur l'environnement est indissociable du mode de contrôle et d'organisation des transports dans l'économie mondiale. La majeure partie des besoins de transport ne relève pas du secteur proprement dit des transports, mais est suscitée par les exigences d'autres secteurs de l'économie, du fait des habitudes de production et de consommation existantes. L'accroissement des émissions liées aux transports résulte par conséquent d'un système de transport axé sur un modèle d'expansion économique fondé sur le commerce, la production en flux tendus et les besoins de compétitivité des sociétés multinationales, qui à leur tour nuisent aux travailleurs, aux collectivités et à l'environnement;
19. DÉCIDE que :
 - a. L'ITF et ses affiliés, sur les conseils d'experts, adoptent une approche scientifique de la réduction des émissions et du changement climatique, et s'engagent par conséquent à définir

et à participer aux transformations profondes nécessaires dans le secteur des transports et dans la société tout entière ;

- b. L'ITF soutient des solutions alternatives de transport durable fondées sur le principe « réduire-changer-améliorer » (RCA), qui reconnaît que la réduction des émissions passe par des changements fondamentaux dans le système actuel de production mondialisée, fondé sur les chaînes logistiques mondiales, les coûts de transport réduits et la main d'œuvre bon marché et de plus en plus précarisée ;
- c. L'ITF soutient par conséquent les initiatives et les mesures aptes à renforcer le contrôle démocratique de l'économie, à enrayer la spéculation financière, à réorienter les flux financiers vers le développement durable et réintroduire la réglementation du marché, c'est-à-dire les mesures nécessaires pour réduire les besoins superflus de transport, mettre un terme à la concurrence acharnée et mettre en place un système de transports intégré et durable ;
- d. L'ITF considère que la nécessaire transition vers une économie à bas carbone et un réseau de transport durable constitue une occasion de créer une société meilleure pour tous – qui assure plus d'égalité entre les pays et les peuples, permette d'éradiquer la pauvreté, de développer la démocratie, d'améliorer les conditions de travail et de réduire les pressions et les tensions ;
- e. L'ITF insistera pour que les peuples développés assument leur responsabilité historique vis-à-vis de la crise climatique et ainsi, accompagnent les pays en développement dans leur transition vers une économie durable grâce à des fonds de transformation, au contrôle national des ressources naturelles et au transfert gratuit des technologies ;
- f. L'ITF soutient la transition vers une politique industrielle verte permettant d'accomplir les réductions nécessaires des émissions et de créer des millions de nouveaux emplois durables sur le plan social et environnemental. Cette politique doit reposer sur des programmes nationaux qui associent investissements dans l'infrastructure, politiques de passation de marchés, règles de contenu local et soutien actif à la fabrication nationale, pour étayer la transition vers une société économe en carbone ;
- g. L'ITF n'acceptera jamais que la transition vers une société à bas carbone s'effectue moyennant une aggravation du chômage et une réduction des rémunérations et conditions de travail des personnels du transport. Par conséquent, une juste transition doit passer par la création d'emplois, un travail décent et des emplois de qualité, une redistribution radicale de la richesse, et des programmes de sécurité sociale qui protègent les moyens de subsistance ainsi que les droits sociaux et humains des individus ;
- h. Les sections et structures industrielles de l'ITF doivent travailler main dans la main pour définir les mesures spécifiques requises dans chaque section des transports afin de faire changer les modes de déplacement des marchandises et des personnes, et de découvrir de nouvelles méthodes et technologies pour promouvoir l'efficacité énergétique ;
- i. L'ITF est favorable à ce que tous les modes de transport couvrent leurs propres coûts externes - y compris les coûts actuellement couverts par la société tout entière. Ceci ne doit pas pour autant empêcher les gouvernements d'organiser des services publics universels à financement collectif. L'accès à l'industrie doit être strictement réglementé. Les conditions de rémunération et de travail ainsi que les normes sociales des travailleurs et travailleuses des

transports doivent être améliorées afin de réduire la demande de transports résultant de conditions insuffisantes et de coûts trop faibles ;

- j. L'ITF mène campagne pour l'amélioration rapide des services de transport dans le monde et la mise en place d'une infrastructure contribuant à lutter contre la motorisation endémique ;
- k. L'ITF soutient l'inclusion d'objectifs de réduction des émissions dans les secteurs-maritimes et aériens internationaux dans le cadre d'un nouvel accord mondial et adoptera, dans les meilleurs délais, une position syndicale sur les mesures proposées en vue d'élaborer et de faire appliquer ces objectifs. L'ITF continuera à jouer un rôle actif dans l'OACI et l'OMI sur ces questions ;
- l. L'ITF et ses affiliés forment des alliances avec d'autres mouvements sociaux et environnementaux à l'échelle locale, régionale et mondiale afin de soutenir d'autres solutions de transport durable et une plus vaste transformation ;
- m. L'ITF continue d'apporter sa participation et son soutien aux initiatives des Fédérations syndicales internationales, les *Global Unions*, sur le changement climatique, y compris la représentation des syndicats lors des entretiens intergouvernementaux sur le changement climatique, et à des mesures et solutions qui puissent garantir une juste transition vers une société économe en carbone ;
- n. Le Comité exécutif promeut, aux côtés des sections de l'ITF, des enquêtes approfondies concernant l'impact du changement climatique, et les politiques pour y faire face, sur l'emploi dans les différents secteurs de transport, en vue d'identifier :
 - Le nombre et le type d'emplois des transports affectés
 - Les nouveaux emplois qui seront créés
 - Le processus au travers duquel une transition équitable peut être mise en œuvre dans les différents secteurs de transport
- o. Le Secrétariat de l'ITF doit:
 - représenter les intérêts communs des personnels du transport pour assurer une juste transition vers un système de transport durable fondé sur des emplois sûrs, de bonnes rémunérations et des conditions de travail décentes ;
 - mener des recherches et élaborer des lignes directrices et des études de cas sur la manière dont les mesures d'adaptation et d'atténuation pourraient affecter l'organisation du travail dans l'industrie du transport ;
 - mettre en œuvre un programme pédagogique complet sur le changement climatique dans toutes les régions de l'ITF pour sensibiliser et développer les capacités des syndicats à réagir au changement climatique ;
 - constituer un réseau d'affiliés intéressés à prévoir et coordonner des activités syndicales sur le changement climatique ;
 - affecter des ressources suffisantes à la poursuite du travail sur le changement climatique.