

Les travailleuses et travailleurs des transports veulent des actes:

L'ABC des CDN

Il est essentiel de transformer les transports pour enrayer le changement climatique. Tous les pays doivent articuler leurs plans climatiques autour d'une transition juste et ambitieuse dans les transports. Cela signifie que les Contributions déterminées au niveau national, ou CDN, doivent prévoir une transformation radicale de la façon dont les personnes et les marchandises sont transportées.

Aspectos básicos de las NDC

Les Contributions déterminées au niveau national (CDN) décrivent la façon dont chacun des 190 pays signataires de l'Accord de Paris contribuera à l'objectif commun d'éviter un dérèglement climatique catastrophique. Les CDN contiennent généralement des objectifs de réduction des émissions mais aussi des plans pour les atteindre.

Ces engagements sont laissés à la discrétion des différents pays, compte tenu de la diversité des contextes, des capacités et de la responsabilité historique de chacun en matière d'émissions. Toutefois, étant donné que les CDN sont laissées à l'appréciation des pays, elles ne doivent pas nécessairement se traduire par des mesures permettant de répondre aux objectifs de l'Accord de Paris. En réalité, les CDN actuelles ne permettront de réduire les émissions que d'un quart par rapport aux besoins évalués par les Nations Unies.

Les CDN sont revues tous les cinq ans, ce qui donne l'occasion aux syndicats de réclamer régulièrement aux gouvernements des mesures plus énergiques en faveur du climat et d'une transition juste. Vous pouvez consulter la CDN de votre gouvernement dans le registre CDN de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC). Le partenariat SLOCAT possède un tracker spécifique aux transports. La Confédération syndicale internationale (CSI) dispose d'un carnet de notes CDN évaluant les CDN de chaque pays.

À l'heure actuelle, comment les transports sont-ils abordés dans les CDN ?

Même si la majorité des CDN font désormais mention des transports d'une façon ou d'une autre, très peu contiennent des objectifs spécifiques pour ceux-ci. Bien qu'il s'agisse d'une amélioration par rapport à la première série de CDN, puisque les transports étaient abordés dans moins d'un cinquième d'entre elles, nous sommes encore loin du compte.

Par ailleurs, les CDN actuelles ratent aussi l'occasion de rattacher les transports aux stratégies nationales. La décarbonisation des transports nécessitera davantage d'électricité propre, la production de carburants de substitution sans carbone et de nouvelles infrastructures – qu'il s'agisse de bornes de recharge pour les camions et les bus électriques ou de stations de ravitaillement portuaires pour les porte-conteneurs zéro carbone.

Quel devrait être le contenu des CDN concernant les transports ?

Les CDN doivent contenir des objectifs d'émissions spécifiques pour les transports. Autrement dit au moins zéro émission nette d'ici 2050 et d'ici 2030, une réduction d'au moins 45 % des émissions par rapport à 2010. Les CDN devraient également spécifier des objectifs non directement liés au volume d'émissions, par exemple, le rythme auquel les émissions du transport vont diminuer et comment. Les CDN doivent être alignées sur les plans climatiques nationaux et les cadres des politiques en faveur du transport durable déjà en place.

Quel devrait être le contenu des CDN concernant la transition juste ?

Toutes les CDN doivent inclure des mesures de transition juste. La réduction des émissions doit aller de pair avec une amélioration des conditions de travail. Autrement dit des salaires plus élevés, une meilleure couverture sociale, des protections accrues en matière de santé et de sécurité, l'égalité entre hommes et femmes, la sécurité d'emploi et la formalisation du travail informel.

Par ailleurs, la réduction des émissions ne peut en aucun cas entraîner de pertes d'emploi. Les travailleuses et travailleurs concernés doivent pouvoir se reconvertir sans frais pour eux. Si les travailleuses et travailleurs des transports doivent être reclassés, une stratégie doit les protéger, pour que les nouveaux postes soient de qualité équivalente.

Les jeunes travailleuses et travailleurs des transports sont la garantie d'un avenir durable. Ils doivent être soutenus dans les processus décisionnels et posséder les compétences, l'éducation et la formation requises pour satisfaire aux exigences des nouveaux emplois créés par le modèle de transports durables. La décarbonisation doit aussi s'atteler à la ségrégation professionnelle entre hommes et femmes : la ratification et la mise en œuvre de la Convention n°190 de l'OIT sur la violence et le harcèlement devraient également faire partie de la transition. Les syndicats devraient être les plus ardents défenseurs d'une transition juste. Les Principes directeurs de l'OIT pour une transition juste peuvent constituer un cadre pour soutenir les gouvernements et l'ensemble des parties prenantes.

Quels sont les secteurs du transport devant être inclus dans les CDN ?

La CDN d'un pays doit inclure tous les moyens de transport présents sur son territoire. À l'heure actuelle, les CDN portent essentiellement sur le transport routier de voyageurs. Par contre, les trains à grande vitesse, l'aviation et le transport de fret sont à peine abordés. Ces moyens de transport doivent être inclus, à l'instar des transports publics au sens large, qui sont cruciaux pour réduire les émissions imputables à l'ensemble du secteur.

Quid des transports maritimes et aériens, actuellement exclus de l'Accord de Paris ?

Initialement, les émissions du transport maritime international et de l'aviation internationale étaient exclues car il est difficile de les imputer à un pays en particulier. Cependant, les objectifs d'émissions fixés par l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sont beaucoup plus modestes que ceux exigés par l'Accord de Paris.

Tous les pays devraient donc aligner leurs objectifs d'émissions pour le transport maritime et aérien international sur l'Accord de Paris, soit via l'OMI et l'OACI (en veillant à ce que les objectifs fixés par ces organisations soient alignés sur l'Accord de Paris), soit par le biais de leurs CDN.

Quels sont les autres impératifs pour une décarbonisation des transports ?

Tous les pays devraient adopter une approche globale de l'économie – les transports doivent se décarboniser en même temps que les autres secteurs de l'économie et les sources d'énergie dont ils dépendent – et les CDN devraient en être le reflet.

Les pays doivent mener une politique industrielle respectueuse de l'environnement, créant activement les conditions permettant aux transports et aux autres secteurs de se décarboniser rapidement en tandem. Celle-ci devrait aller de la recherche et du développement à des

investissements massifs dans les infrastructures publiques, en passant par la production de carburants alternatifs. Un programme d'investissements et des politiques industrielles et fiscales visant à lutter contre le changement climatique sont encore plus nécessaires aujourd'hui dans le contexte de la relance post-Covid-19.

Il doit également être reconnu que certains secteurs des transports devront se développer ou au contraire se contracter. Quand un report modal s'avère nécessaire, un cadre de la CDN ou du plan climatique national devrait promouvoir la coopération, et non la concurrence, entre les moyens de transport. Les transports sont un bien public et doivent répondre aux besoins humains de tous les groupes de la société, en apportant une mobilité à toutes les populations rurales et urbaines et en assurant leur approvisionnement en biens dont ils ont besoin.

Quid du financement ?

Jusqu'à présent, rares sont les CDN à faire mention d'un soutien du gouvernement pour financer la transition nécessaire ou à présenter des plans d'investissement. Les CDN doivent inclure des chiffres concrets et des mécanismes fiscaux ou monétaires pour atteindre les objectifs. Dans leurs CDN, les pays riches doivent s'engager à contribuer au financement de la lutte contre le changement climatique que mènent les pays en développement. De même, les pays en développement devraient indiquer dans leurs CDN (en précisant les montants) leurs besoins en matière de soutien aux investissements.