

ITF

Faire  
avancer  
le monde



**COP27 :  
JUSTICE  
CLIMATIQUE,  
JUSTICE POUR  
LES TRAVAILLEURS**



**ITF**

**Faire  
avancer  
le monde**

**LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS  
DU TRANSPORT (ITF) EST UNE ORGANISATION  
MONDIALE DÉMOCRATIQUE DIRIGÉE PAR SES  
AFFILIÉS. ELLE REGROUPE 670 SYNDICATS DE  
147 PAYS ET REPRÉSENTE PLUS DE 18 MILLIONS  
DE TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DE TOUS  
LES SECTEURS DES TRANSPORTS. L'ITF DÉFEND  
ARDEMMENT LES DROITS DES TRAVAILLEURS DES  
TRANSPORTS, L'ÉGALITÉ ET LA JUSTICE.**

**[WWW.ITFGLOBAL.ORG](http://WWW.ITFGLOBAL.ORG)**

# SOMMAIRE

---

<b>AVANT-PROPOS</b>	<b>4</b>
<b>REVENDEICATIONS DE L'ITF À L'ENDROIT DE LA COP27</b>	<b>7</b>
<b>LES SYNDICATS SE MOBILISENT POUR LA JUSTICE CLIMATIQUE ET LA JUSTICE POUR LES TRAVAILLEURS</b>	<b>9</b>
<b>LES GRANDS ENJEUX POUR LES TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS À LA COP27</b>	<b>10</b>
<b>01. INVESTISSEMENTS DURABLES</b>	<b>10</b>
<b>02. TRANSITION JUSTE</b>	<b>12</b>
<b>03. RÉSILIENCE CLIMATIQUE</b>	<b>14</b>
<b>LES SYNDICATS DES TRANSPORTS ET LE CHANGEMENT CLIMATIQUE</b>	<b>16</b>
<b>COP27 : LA COP AFRICAINE</b>	<b>19</b>
<b>TOUT SAVOIR SUR LES CDN</b>	<b>22</b>
<b>LES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS SE MOBILISENT POUR UNE TRANSITION JUSTE</b>	<b>26</b>
<b>L'ITF À LA COP27</b>	<b>29</b>

# AVANT-PROPOS

## QUELS SONT LES ENJEUX DE LA COP27 POUR LES TRAVAILLEURS ET TRAVAILLEUSES DES TRANSPORTS ?

L'urgence climatique est là. Elle frappe les populations vulnérables partout dans le monde beaucoup plus tôt et plus durement que prévu. Selon les scientifiques, il n'est plus possible d'attendre plus longtemps pour agir.

Les salariés des transports ont travaillé pendant les inondations au Pakistan, dont un tiers des terres étaient submergées par les eaux. Lors de l'été le plus chaud qu'ait connu l'Europe depuis 500 ans, les travailleurs des transports ont été exposés à des chaleurs extrêmes, tandis que les tempêtes et les ouragans ont semé le chaos aux Philippines et aux États-Unis. Durant toutes ces crises climatiques, les travailleurs des transports ont contribué à la bonne marche des pays, apportant une aide vitale et assurant le fonctionnement de nos économies, en acheminant les marchandises et en permettant à la population de se rendre au travail.

### **Le transport est responsable de 15 % de tous les gaz à effet de serre**

La COP27, le sommet mondial sur le climat de 2022, est un moment crucial où les gouvernements et les décideurs politiques doivent prendre leurs responsabilités et passer

des paroles aux actes. Les secteurs du transport qui dépendent des combustibles fossiles représentent un défi majeur aujourd'hui, mais les secteurs du transport zéro carbone de demain peuvent apporter des solutions. Pour les travailleurs des transports, la COP27 est le moment idéal pour les gouvernements d'agir et de mettre en œuvre des politiques climatiques. Pour y parvenir, nous devons accélérer la transition énergétique avec des carburants durables et alternatifs et l'électrification.

### **Les gouvernements doivent revoir à la hausse leur ambition climatique**

Le changement climatique ne prend pas de pause, alors que nous luttons contre les pandémies, faisons face à l'inflation ou aux perturbations de la chaîne d'approvisionnement. L'engagement des gouvernements et des investisseurs est loin d'être suffisant pour mener à bien la transition industrielle nécessaire afin de limiter l'augmentation de la température à 1,5 °C. Tous les gouvernements doivent assumer leur responsabilité pour accomplir des progrès. Il est urgent d'agir en rehaussant les ambitions et en responsabilisant les entreprises par le biais de plans industriels comportant des mesures de transition juste. L'action climatique concerne le travail décent, les emplois de qualité et la protection sociale, sur la base du dialogue social avec les syndicats. Les populations doivent être au centre de la transition avec des emplois et des plans de transition juste dans tous les secteurs du transport.



### **Les investissements sont bien en deçà des financements nécessaires à la transition**

L'incapacité à honorer l'objectif de 100 milliards de dollars par an d'ici 2020, fixé en 2009 pour le financement de la lutte contre le changement climatique, ou à résoudre l'énorme problème des pertes et des dégâts causés, a rompu la confiance dans les pays comme entre les pays. L'action contre le changement climatique doit se traduire par un engagement mondial en faveur du plus important investissement dans les infrastructures de transport depuis plus de 200 ans. Les investissements, ainsi que la politique industrielle visant à garantir les emplois, les compétences et la protection sociale afin de favoriser la résilience, sont nécessaires pour relever le défi du zéro carbone d'ici 2050.

Malgré ces opportunités, les gouvernements continuent de tergiverser et de faire peser le fardeau du changement climatique sur les nations les plus pauvres. La question du financement de l'action climatique est d'autant plus importante que la COP27 sera la « COP africaine » et que le continent africain souffre particulièrement de ces échecs. Accueillie par l'Égypte, la COP27 représente un moment important pour les affiliés de l'ITF en Afrique, dans le monde arabe et dans toutes les régions, pour se mobiliser en faveur de la justice climatique dans

les pays du Sud. Si nous investissons maintenant, nous pouvons rétablir la confiance dans les gouvernements et construire des infrastructures de transport adaptées à l'avenir.

### **Les syndicats exigent une transition juste à l'initiative des travailleurs à la COP27**

Les travailleurs sont à l'avant-garde de la révision à la hausse des ambitions climatiques lors de la COP27. L'ITF travaille en partenariat avec l'ensemble de l'industrie, du transport maritime aux transports publics, afin de mettre en place les plans nécessaires pour l'avenir qui garantissent les emplois, une transition juste et la stabilisation du climat de la planète. Nous savons que les objectifs mondiaux en matière d'émissions ne seront pas atteints si aucune mesure n'est prise pour réduire celles dues aux transports, notamment le fret et les transports publics. Mais si les investissements dans les infrastructures et les services ne sont pas au rendez-vous, nous n'atteindrons pas les objectifs de réduction des émissions de 45 % d'ici à 2030 et de zéro carbone d'ici à 2050 qui sont impératifs pour mettre un terme à la crise climatique.

La Task Force sur la transition juste dans le secteur maritime est un exemple de la manière dont toutes les industries du transport devraient

---

**« Ce sont les plus pauvres et les plus vulnérables – celles et ceux qui ont le moins contribué à cette crise – qui en paient le prix fort. Pendant ce temps, l'industrie des combustibles fossiles profite de centaines de milliards de dollars de subventions et de bénéfices exceptionnels, alors que le budget des ménages se réduit et que notre planète brûle. »**

**António Guterres. Secrétaire général de l'ONU**

aborder la transition juste, en faisant entendre la voix des gens de mer ou des travailleurs de ce secteur dans les débats. En outre, notre collaboration avec les villes membres du C40 appelle à des investissements dans les transports publics par le biais de la campagne « L'avenir est aux transports publics » qui place les travailleurs au cœur de la transition du secteur.

Ces approches globales s'imposent dans tous les secteurs du transport. Les secteurs de l'aviation, du rail et du transport routier ont été mis en demeure de commencer dès maintenant à élaborer des plans industriels avec les syndicats.

Les travailleurs doivent être conviés à décider de leur avenir, car pour relever les défis posés par la transformation de notre économie, nous devons tous les rallier. En conséquence, les travailleurs doivent être représentés à tous les niveaux, du lieu de travail aux réunions internationales comme la COP. Nous savons que les femmes et les jeunes travaillant dans les transports seront les plus touchés par la crise climatique, et leur place à la table des négociations, comme leaders de demain, doit être garantie.

Si elle est conduite comme il se doit, la transition vers des industries sans carbone peut être une réelle chance pour les travailleurs – pour des salaires décents, de meilleurs emplois et des lieux de travail plus sûrs. Cela signifierait également une planète où nous pouvons vivre en toute sécurité et la création d'industries qui non seulement sont vertes, mais qui offrent également des emplois sûrs et décents pour les futures générations.

Il n'y a pas de temps à perdre. Nous voulons la justice climatique et la justice pour les travailleurs et travailleuses sans plus attendre.



**Stephen Cotton,  
Secrétaire général de l'ITF**

---

# REVENDEICATIONS DE L'ITF À L'ENDROIT DE LA COP27

## 01. RENFORCER L'AMBITION CLIMATIQUE

Les gouvernements, les entreprises et les syndicats du secteur des transports doivent coopérer pour décarboner les transports afin de maintenir l'objectif de 1,5° C, et jouer notre rôle dans la réduction des émissions de 45 % d'ici 2030 et atteindre le zéro carbone d'ici 2050.

Pour y parvenir, nous devons accélérer la transition énergétique avec des carburants aéronautiques durables, l'hydrogène, des carburants alternatifs et l'électrification.

## 02. ASSURER LE FINANCEMENT DE LA LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET COMBLER LES LACUNES EN MATIÈRE DE RÉSILIENCE

Respecter l'engagement de 100 milliards de dollars, augmenter les investissements dans les infrastructures et les services de transport durables, garantir le financement des pertes et des dommages causés aux infrastructures de transport et améliorer les conditions des travailleurs.

Les gouvernements doivent accélérer et financer les plans d'adaptation afin de mettre en place des systèmes de transport résilients au climat et des conditions de travail adaptées aux réalités climatiques futures.

## 03. S'ENGAGER À METTRE EN PLACE DES PLANS DE TRANSITION JUSTE DANS CHAQUE SECTEUR DES TRANSPORTS

Faire du transport un bien public par le biais de l'action gouvernementale et du contrôle démocratique avec de bons emplois syndiqués et une transition juste. Les normes de transition juste doivent figurer dans les nouveaux accords sur le financement de l'action climatique.

La propriété publique des principales infrastructures de transport : les transports urbain, ferroviaire, aérien doivent être la priorité des plans de transport.

Photo : Marcus Kauffman



# LES SYNDICATS SE MOBILISENT POUR LA JUSTICE CLIMATIQUE ET LA JUSTICE POUR LES TRAVAILLEURS

---

Actions que vous pouvez entreprendre pendant la COP27 pour une transition juste et des transports durables :

## **Surveillez l'action de votre gouvernement**

Renseignez-vous sur les engagements de votre gouvernement en matière d'ambition climatique, de transition juste et de dialogue social dans les plans climatiques nationaux renforcés ou dans le cadre des contributions déterminées au niveau national (CDN). Exigez des modifications des plans nationaux et des CDN si vous constatez des lacunes.

## **Organisez et exigez la mise sur pied de comités de transition juste**

Encouragez les représentants syndicaux à parler aux adhérents d'action climatique et de transition juste.

Organisez des plans de transition juste dans l'entreprise ou sur le lieu de travail avec votre employeur et concluez des conventions collectives de transition juste au niveau de l'entreprise, du secteur et du pays.

## **Influencez votre gouvernement**

Nouez des contacts avec votre gouvernement avant la COP27 et faites-lui part des revendications des travailleuses et travailleurs des transports. Surveillez les contributions de votre gouvernement pendant la COP27.

## **Participez à la Journée mondiale d'action pour la justice climatique**

Le samedi 12 novembre, les syndicats et la société civile s'efforceront de montrer à quoi pourrait ressembler un monde qui fait des travailleurs et des populations la priorité de ses politiques climatiques. Des mobilisations de masse ont lieu dans le monde entier, rassemblant divers mouvements afin de renforcer la capacité de faire évoluer les systèmes – des luttes autochtones aux syndicats, des groupes de justice raciale aux jeunes grévistes.

Recherchez une manifestation près de chez vous – n'oubliez pas d'apporter les banderoles de votre syndicat.

## **Faites entendre votre voix**

Montrez au gouvernement et aux chefs d'entreprise que les syndicats des transports prennent au sérieux la lutte contre le changement climatique. Partagez vos photos illustrant les conséquences du changement climatique sur votre travail et demandez à votre gouvernement d'agir pour la justice climatique et la justice pour les travailleuses et travailleurs.

**Utilisez ces hashtags sur les réseaux sociaux :  
#unions4climate #COP27 #WeAreITF**

# LES GRANDS ENJEUX POUR LES TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS À LA COP27

## 01. INVESTISSEMENTS DURABLES

### Les investissements dans le transport durable créent des emplois

Nos transports publics urbains peuvent offrir des millions d'emplois de qualité dans le monde.

Si les investissements sont suffisants, le transport durable peut être un puissant moteur de création d'emplois, permettant aussi de limiter la hausse de la température mondiale à 1,5° C.

Une modélisation réalisée par l'ITF et le C40 dans cinq villes du monde – Londres, Jakarta, Milan, Johannesburg et Houston – a révélé que des millions d'emplois de qualité pourraient être créés dans le monde en investissant dans des transports publics durables. La modélisation montre que des investissements dans les transports publics conformes à l'objectif de 1,5° C permettraient de créer des dizaines de milliers d'emplois dans chaque ville entre 2021 et 2030.



**L'INVESTISSEMENT DANS LES TRANSPORTS PUBLICS DANS CINQ VILLES SEULEMENT PERMETTRAIT DE CRÉER PLUS DE 650 000 EMPLOIS DANS CES VILLES, ET 650 000 EMPLOIS SUPPLÉMENTAIRES À L'ÉCHELLE MONDIALE.**

Des emplois supplémentaires dans les secteurs de la fabrication et des services, accompagnant et résultant des investissements dans les transports publics, seraient également créés dans l'ensemble du pays où la ville est située. Ces emplois pourraient donner un nouvel élan aux économies urbaines, en raison d'un accès accru à l'emploi, aux services et aux activités de loisirs.

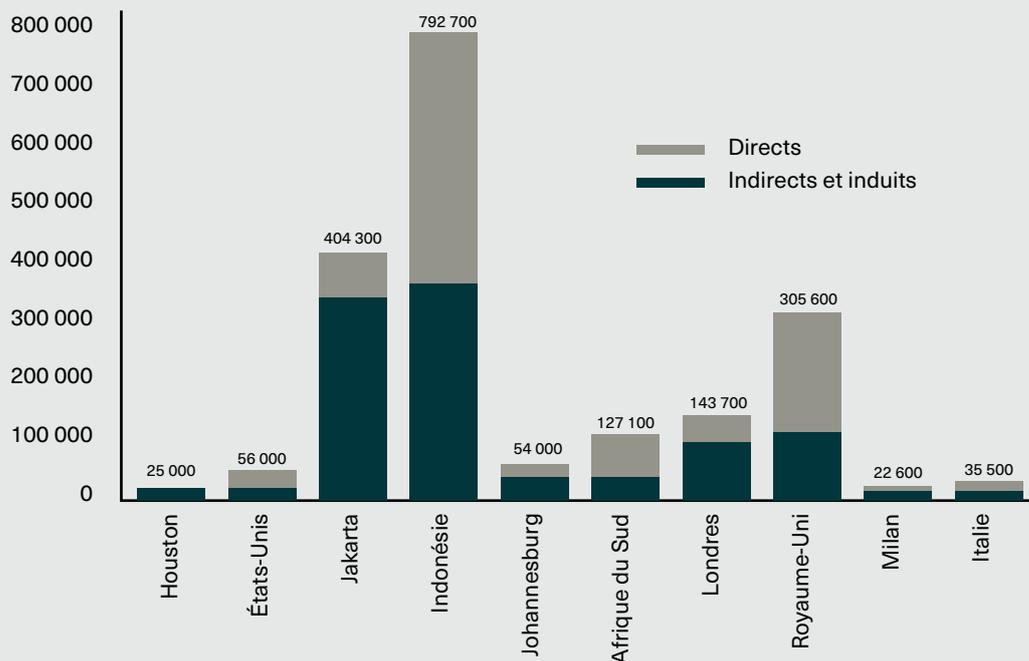


**SI LONDRES INVESTISSAIT PAR EXEMPLE DANS LE DROIT FIL DE L'OBJECTIF DE 1,5° C, 143 700 EMPLOIS SERAIENT CRÉÉS DANS LES TRANSPORTS PUBLICS ET 161 900 EMPLOIS SUPPLÉMENTAIRES À L'ÉCHELLE DE LA VILLE, SOIT UN TOTAL DE PLUS DE 300 000 NOUVEAUX EMPLOIS À L'HORIZON 2030.**



**54 000 EMPLOIS POURRAIENT ÊTRE CRÉÉS À JOHANNESBURG ET 73 100 EMPLOIS SUPPLÉMENTAIRES DANS TOUTE L'AFRIQUE DU SUD.**

Un tel investissement s'accompagne également d'avantages plus généraux pour la société, avec des effets positifs pour l'égalité sociale, la sécurité, la santé publique, la protection sociale, la qualité de vie, l'accès au travail, l'éducation et le développement économique.



Source : ITF/C40 (2021). Emplois créés par les investissements dans les transports publics conformément aux objectifs de l'accord de Paris dans un échantillon de cinq villes. Note : Les emplois créés dans un pays comprennent ceux créés dans la ville.

Le rapport intégral est disponible ici : <https://www.itfglobal.org/fr/reports-publications/rapport-c40itf-pour-que-la-cop26-marque-un-tournant>

**« Notre vision pour les chemins de fer est de créer des millions d'emplois verts de qualité, offrant aux générations futures un monde meilleur, à la fois respectueux des droits des travailleurs et de notre planète. »**

**David Gobé, Président de la Section des cheminots de l'ITF  
Fédération CGT des cheminots, France**



## 02. TRANSITION JUSTE

La transition juste est un terme syndical. Il est issu des revendications syndicales exigeant que la justice pour les travailleuses et travailleurs soit au cœur de tout processus de changement structurel. Et aujourd'hui, c'est le concept le plus important en termes de droits des travailleurs dans le cadre de la politique de changement climatique. Les syndicats ont fait campagne avec succès pour inscrire la transition juste dans le droit international.

L'Accord de Paris, le traité international sur le changement climatique adopté en 2015, oblige toutes les parties à tenir « *compte des impératifs d'une transition juste pour la population active et de la création d'emplois décents et de qualité* ». Les Principes directeurs de l'OIT pour une transition juste développent ce principe, notamment en faisant explicitement référence à la négociation collective, à la diversité de genre, et à la santé et à la sécurité.

Avec la transition juste c'est le pouvoir des travailleurs qui est en jeu. Les travailleurs doivent pouvoir se faire entendre clairement sur toutes les questions et décisions relatives aux incidences du changement climatique. Il s'agit à la fois de protéger les normes du travail et de faire en sorte que le point de vue des travailleurs, qui est déterminant, soit entendu. La transformation vers une industrie des transports durable ne sera possible qu'avec l'engagement

actif des millions de travailleurs des transports dans le monde, notamment des femmes et des jeunes travailleurs du secteur.

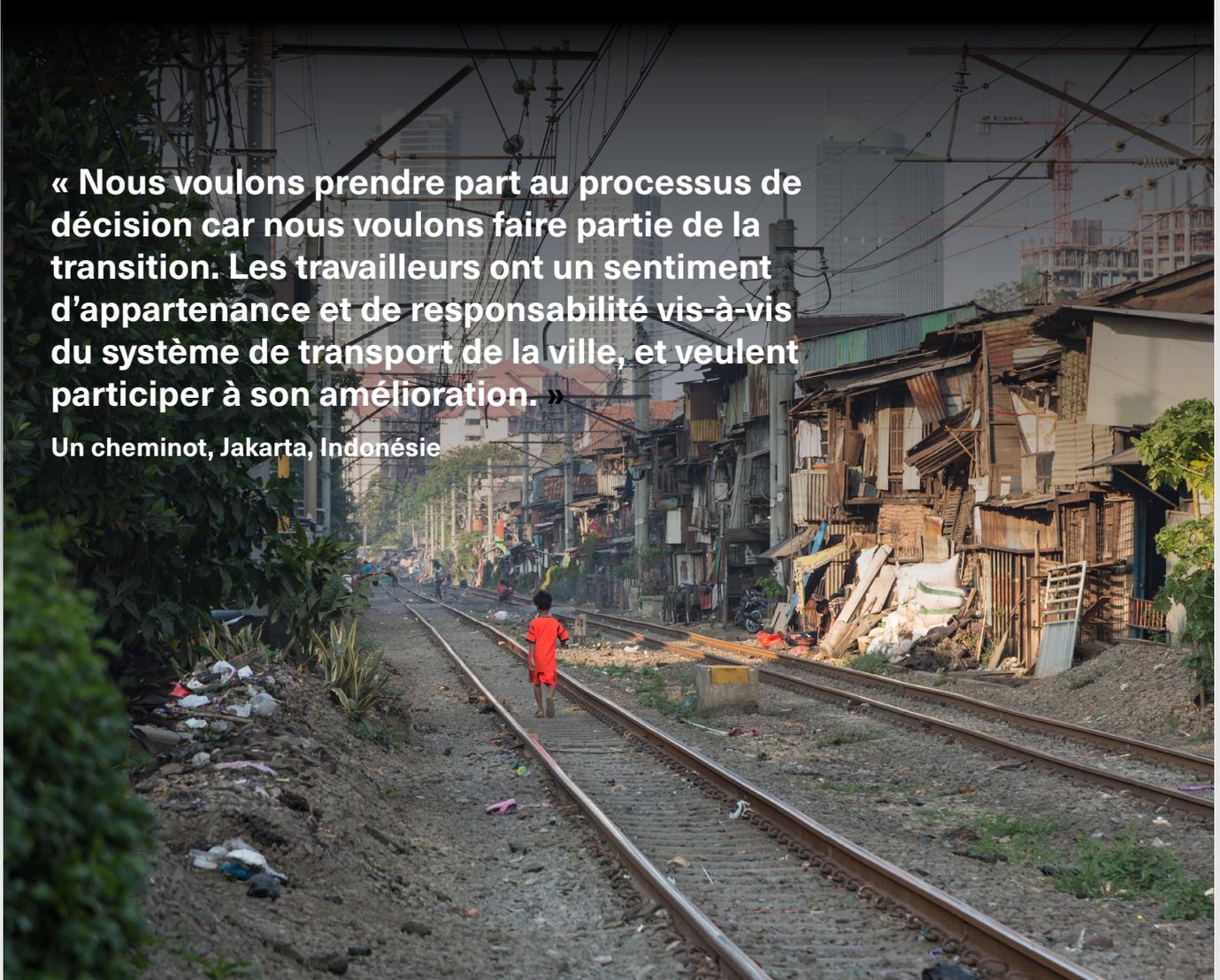
Il est important d'identifier les questions liées à la transition remontant de la base. Certaines questions auront plus de poids sur certains lieux de travail, dans certaines régions et dans certains secteurs des transports. C'est pourquoi l'ITF élabore des politiques de transition équitable spécifiques à chaque secteur.

Le changement climatique est source de multiples risques pour la santé et la sécurité. Les chaleurs extrêmes mettent en danger les travailleurs des transports, des transports publics aux ports et aéroports. Les risques pour la santé et la sécurité qu'entraînent les nouvelles technologies doivent également être évalués avec grand soin dans le cadre des processus de transition juste. Par exemple, les carburants à zéro émission pour le transport maritime, comme l'ammoniac et l'hydrogène, sont hautement toxiques pour les travailleurs et l'environnement.

Une transition juste implique également que les coûts économiques du changement climatique ne soient pas supportés par les travailleurs. Qu'il s'agisse du coût de la formation aux nouvelles technologies ou des menaces sur les emplois, les moyens de subsistance des travailleurs doivent être protégés. Les travailleurs des transports doivent bénéficier de garanties d'emploi qui s'appuient sur des plans d'emploi à long terme pour chaque secteur.

**« Nous voulons prendre part au processus de décision car nous voulons faire partie de la transition. Les travailleurs ont un sentiment d'appartenance et de responsabilité vis-à-vis du système de transport de la ville, et veulent participer à son amélioration. »**

Un cheminot, Jakarta, Indonésie



L'engagement de tous les travailleurs et travailleuses dans la lutte contre le changement climatique passe également par plus de démocratie au travail. Cela signifie qu'il faut s'attaquer aux déséquilibres de pouvoir actuels. Les femmes doivent bénéficier d'un accès égal aux emplois dans le secteur des transports et aux postes de pouvoir au sein de l'industrie. Des millions de jeunes travailleurs font face à un avenir incertain en raison d'emplois précaires et informels et doivent bénéficier de solides parcours de formation afin de pouvoir transformer le secteur à long terme. Une transition juste ne sera possible que si nous nous attaquons dès maintenant à ces inégalités.

La transition juste implique une vision élargie du transport durable. L'instauration d'une industrie durable passera par des changements structurels majeurs. Une industrie des transports respectueuse des limites écologiques devra être fondée sur le bien public, et non sur une énergie bon marché et polluante et sur des normes de travail peu élevées. À cet effet, un rôle beaucoup plus important devra être réservé à la propriété

publique et le contrôle démocratique de la planification des systèmes de transport devra être plus rigoureux.

Les travailleurs des transports doivent jouer un rôle essentiel dans la construction de cette vision de l'avenir. Nous savons que la lutte contre le changement climatique et l'instauration d'un secteur des transports durable nécessiteront de relever de nombreux défis. Les travailleurs des transports connaissent leur secteur et sont prêts à le transformer. La transition juste représente un virage fondamental. Il s'agit de construire un avenir pour le secteur fondé sur la justice au profit des travailleurs des transports, en veillant à ce que le transport assure l'égalité pour tous dans la société.

Lire l'article complet, *Defend and transform: Mobilising workers for Climate Justice*:  
<https://socialistproject.ca/2021/09/defend-and-transform-climate-justice/>

## 03. RÉSILIENCE CLIMATIQUE

### Vers un secteur des transports résilient au changement climatique

Notre climat se dérègle. Des inondations dévastatrices aux incendies de forêt, des vagues de chaleur sans précédent à la montée du niveau des mers, les effets du changement climatique sont manifestes partout. Il est urgent d'agir, non seulement pour enrayer la poursuite du changement climatique, mais aussi pour s'attaquer aux dégâts déjà visibles.

Nos systèmes de transport sont particulièrement vulnérables aux changements climatiques et aux aléas météorologiques extrêmes. L'incapacité à investir correctement dans les infrastructures, les services et les protections nécessaires pour affronter les répercussions actuelles et prévues du changement climatique expose gravement les travailleurs des transports, nos communautés et nos entreprises à des effets dommageables croissants.

Lorsque l'Afrique du Sud a été frappée par des pluies record au début de l'année, certaines parties de sa côte orientale ont été ravagées par des inondations et des glissements de terrain. Des routes et des lignes ferroviaires essentielles ont été gravement endommagées, ainsi que du matériel roulant et des installations ferroviaires. Les opérations ont été interrompues au port de Durban, les vents ayant fait basculer des piles de conteneurs dans l'eau, et les dégâts et débris ayant affecté les réseaux de transport terrestre vers les terminaux portuaires. Environ 60 % des exportations sud-africaines transitent par le port de Durban, qui est une plaque tournante du commerce en Afrique subsaharienne. Inévitablement, cette situation a eu de graves répercussions sur l'accès de la communauté locale aux biens et services essentiels et entraîné des effets néfastes pour l'économie nationale de l'Afrique du Sud comme pour le commerce régional.

Cet exemple n'est pas isolé. Ce dangereux changement climatique affecte le secteur des transports dans le monde entier. Les températures extrêmes ont fait fondre le bitume et déformé les voies ferrées, provoquant de graves perturbations des services. Les tempêtes de sable et de poussière ont provoqué des accidents de la circulation et la chute de lignes électriques. Et les

conditions météorologiques extrêmes perturbent régulièrement la visibilité des vols et, dans le pire des cas, endommagent les pare-brise et les moteurs.



**L'AFRIQUE PERD 5 À 15 % DE CROISSANCE ÉCONOMIQUE PAR HABITANT EN RAISON DES EFFETS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE.**

Les travailleurs qui assurent le fonctionnement de nos transports pendant les vagues de chaleur et les tempêtes, les sécheresses et les inondations courent des risques pour leur santé, leur sécurité et leurs moyens de subsistance – et ces risques sont trop souvent aggravés par l'absence de protections sociales appropriées.

Pour remédier à ces effets néfastes, d'importants investissements doivent être consacrés à la lutte contre le changement climatique afin d'adapter le secteur des transports. Cependant, en l'état actuel des choses, non seulement le financement de l'adaptation est bien en deçà des besoins, mais le transport fait aussi partie des grands oubliés. Moins d'un pour cent du paquet de financement climatique des transports a été consacré à l'adaptation en 2019 et 2020. Le financement climatique s'impose de toute urgence, en particulier pour les pays en développement qui sont les plus touchés par la crise climatique.

Alors que les pays se réunissent pour la COP27, l'ITF appelle :

- Les gouvernements à réviser les plans d'adaptation de leurs CDN. Cette révision doit faire l'objet d'une consultation avec les travailleurs afin de répondre à la nécessité de construire, d'améliorer, d'entretenir et d'exploiter les systèmes de transport pour maximiser la résilience climatique, préserver la santé, la sécurité et les moyens de subsistance des travailleurs des transports et offrir des systèmes de protection sociale complets et universels.
- Les pays développés à préciser comment ils vont donner suite à leurs engagements actuels en matière de climat, notamment en doublant le financement de l'adaptation.
- L'ensemble des pays à proposer de nouveaux objectifs de financement climatique qui tiennent compte des besoins d'investissement pour l'adaptation du secteur des transports avec des critères quantitatifs et qualitatifs.

**« [En raison des inondations au Pakistan,] les opérations ferroviaires sont presque à l'arrêt dans les zones touchées, car les voies sont submergées en de nombreux endroits et des ponts stratégiques ont été détruits ou gravement endommagés. Nous déployons tous les efforts pour rétablir les opérations et le personnel des chemins de fer, sur le pied de guerre, joue un rôle essentiel dans la restauration des infrastructures, travaillant jour et nuit, bien que presque tous soient eux-mêmes victimes des inondations et que nombre d'entre-eux aient perdu leur maison et leur bétail. »**

Muhammad Naseem Rao, Secrétaire général du syndicat Railway Workers' Union (RWU), Pakistan, 2022



---

# LES SYNDICATS DES TRANSPORTS ET LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

## CHRONOLOGIE DE L'ACTION DE L'ITF



**2010**

Le transport durable est retenu comme thème du 42<sup>e</sup> Congrès de l'ITF à Mexico. La résolution 1 du Congrès appelle à une transformation du secteur des transports à travers le cadre « réduire-changer-améliorer » visant à réduire les émissions, à renforcer le contrôle démocratique de l'économie, et à assurer une transition juste basée sur la création d'emplois, des emplois de qualité et une redistribution radicale des richesses.

**2014**

Le Congrès de l'ITF adopte une résolution en faveur du lancement du programme « Nos transports publics » afin de promouvoir l'amélioration et l'expansion des transports publics pour réduire les émissions provenant des transports.

**2015**

L'ITF signe une déclaration commune avec l'Union internationale des transports publics (UITP) sur le leadership climatique en août 2015.

**2018**

L'ITF lance la Politique populaire des transports publics, dont l'action sur le changement climatique est l'un des six domaines clés.

**2019**

Le Comité exécutif de l'ITF décide que tous les secteurs de l'ITF doivent développer une politique de transport durable et un plan d'action.

**2020**

Le Comité exécutif de l'ITF adopte un nouveau cadre politique pour des transports durables qui actualise la résolution du Congrès 2010.

**2021**

La campagne L'avenir est aux transports publics, lancée conjointement par l'ITF et le C40, appelle à investir 208 milliards de dollars par an dans les transports publics.

L'Université d'été des jeunes travailleuses de l'ITF forme 80 jeunes travailleuses et travailleurs des transports à syndicaliser autour des questions de transport durable et de transition juste et adopte la Politique des jeunes travailleuses et travailleurs de l'ITF sur les transports durables.

---

Lancement de la campagne pour des chemins de fer sûrs et durables qui préconise la propriété publique, des investissements et des garanties de travail décent pour favoriser un transfert modal vers le rail.

L'ITF a publié un exposé de principes sur le transport maritime durable comprenant huit principes pour la transition juste.

COP26 : Le Secrétaire général de l'ITF, Stephen Cotton, prend la parole lors de la Journée du transport, demandant qu'une approche centrée sur les travailleurs et une transition juste figurent dans toutes les politiques de transport durable.

L'ITF et le C40 lancent le rapport Pour que la COP26 marque un tournant appelant les villes à doubler leurs investissements dans les transports publics d'ici 2030.

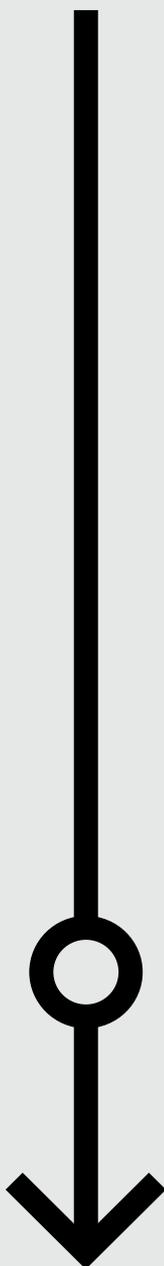
La Task Force sur la transition juste dans le transport maritime est créée par l'ITF, en partenariat avec la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), le Pacte mondial des Nations Unies, l'Organisation internationale du Travail (OIT) et l'Organisation maritime internationale (OMI).

147 syndicats de l'ITF de 46 pays demandent à leurs gouvernements de renforcer leurs CDN en révisant à la hausse leur ambition climatique et en adoptant des mesures spécifiques sur la transition juste et le transport durable.

## 2022

L'ITF achève le projet de transition juste dans les transports urbains, ralliant une coalition de syndicats affiliés à l'ITF et d'organisations de travailleurs informels dans sept villes, pour définir la transition juste en partant de la base.

La Conférence de la Section de l'aviation civile de l'ITF adopte la Politique de l'ITF pour une aviation durable, qui appelle à une plus grande ambition en matière climatique, à un plan mondial pour l'emploi et à la création de comités nationaux de transition juste dans l'ensemble du secteur de l'aviation.





# COP27 : LA COP AFRICAINE

C'est au tour de l'Afrique d'accueillir la COP ; la COP27 sera donc organisée par l'Égypte. L'occasion est idéale pour mettre en lumière les problèmes spécifiques de justice climatique auxquels sont confrontés les travailleurs des transports en Afrique, dans le monde arabe et dans tous les pays du Sud.

Le changement climatique frappe déjà durement l'Afrique. La hausse des températures et les sécheresses dévastatrices, les tempêtes d'une violence extrême et l'élévation du niveau de la mer, les grandes tempêtes de sable et les inondations catastrophiques mettent en danger la vie, la santé et les moyens de subsistance des populations sur tout le continent et fragilisent le développement socio-économique. Si nous voulons faire face à la dégradation du climat en Afrique, le transport est l'un des principaux domaines où il est urgent d'agir.

Le secteur des transports représente près d'un quart des émissions de gaz à effet de serre liées à l'énergie et, avec l'industrie, c'est dans ce secteur que les émissions augmentent le plus rapidement. Il est essentiel de prendre des mesures d'atténuation fortes dans le secteur des transports pour limiter la poursuite du changement climatique et se prémunir contre des dommages climatiques plus extrêmes encore en Afrique.

## La justice climatique en Afrique

Il est important de rappeler que l'Afrique représentait à peine 3 % des émissions cumulées de gaz à effet de serre entre 1850 et 2019, et ses émissions par habitant sont les plus faibles de toutes les régions.

La responsabilité première de l'atténuation dans le domaine des transports doit donc incomber à ceux qui ont contribué à la plus grande part des émissions. Les pays riches qui se sont développés en produisant des émissions de carbone doivent prendre l'initiative à la fois en réduisant les émissions du secteur des transports et en garantissant un financement de l'action climatique afin que les pays en développement puissent continuer à se développer conformément aux objectifs climatiques.

Comme nous l'avons déjà constaté dans la région, les systèmes de transport sont particulièrement exposés aux événements climatiques extrêmes. Il est impératif de s'adapter pour garantir que les systèmes de transport en Afrique résistent au climat, pour minimiser les préjudices subis par les travailleurs qui assurent le fonctionnement de ces systèmes et pour pérenniser leur fonctionnement au profit des communautés et des entreprises qui en dépendent.



Compte tenu des conséquences du changement climatique que l'Afrique connaît déjà, il est urgent d'agir et de faire en sorte que les systèmes de transport soient résilients au climat. Cela passe par la construction, la modernisation, l'entretien et l'exploitation d'infrastructures et de services de transport adaptés aux réalités climatiques actuelles et prévues.

### **La croissance rapide de l'Afrique ne doit pas compromettre les objectifs de réduction des émissions**

L'Afrique devrait connaître la croissance urbaine la plus rapide au monde, les villes africaines devant accueillir 950 millions de personnes supplémentaires d'ici 2050. La question est de savoir comment développer les systèmes de transport pour accompagner cette croissance sans compromettre les objectifs de réduction des émissions.

Pour l'Afrique elle-même, le transport urbain est un domaine critique pour l'action climatique. La plupart des véhicules sont des véhicules d'occasion, souvent de mauvaise qualité, avec des niveaux d'efficacité et d'émissions médiocres. Ainsi, en Afrique de l'Ouest, le

transport routier représente 15 % des émissions malgré un taux de motorisation relativement faible. Le nombre de voitures particulières augmente rapidement, avec des taux de croissance de 250 % ou plus dans certains pays. En Afrique, le transport informel est également prédominant, les populations urbaines faisant appel aux minibus et aux véhicules à deux ou trois roues pour leurs déplacements. Ces véhicules sont réputés pour leurs émissions élevées, leur pollution atmosphérique et sonore, et pour leur contribution aux embouteillages et aux accidents de la route.

Compte tenu de l'urbanisation rapide de l'Afrique, l'un des progrès majeurs en matière d'atténuation viendra du développement de systèmes de transport en commun publics.

Il est indispensable d'investir dans des transports publics fiables et abordables pour limiter l'augmentation des émissions à mesure que les villes s'étendent. Pour ce faire, il faut tenir compte du secteur informel des transports qui comble le vide actuel dans les transports urbains, le formaliser progressivement grâce à des mesures de protection contre les risques pour la santé et la sécurité, de régularisation et

---

## « Le débat entre l'emploi et la planète ne doit faire qu'un. Les travailleurs et les syndicats peuvent lutter pour l'emploi et pour la planète en même temps. »

**John Mark Mwanika**  
Président du Comité des transports urbains de l'ITF  
Amalgamated Transport and General Workers Union  
(ATGWU, Ouganda)

de coordination des services, parallèlement à des actions visant à promouvoir une transition énergétique rapide.

### **Les travailleurs doivent être aux commandes de la transition**

Il est essentiel d'impliquer pleinement les travailleurs du secteur des transports, en particulier les travailleurs informels, les femmes et les jeunes. Les travailleurs qui font fonctionner les systèmes de transport sont les mieux placés pour apporter des éclaircissements et des conseils en matière de développement de nouveaux systèmes de transport. Il est impératif que les travailleurs ne soient pas seulement consultés mais qu'ils participent activement à la prise de décision sur la décarbonation et l'incidence sur leurs emplois et leurs conditions de travail dans leur secteur. Une transition juste à l'initiative des travailleurs doit être au cœur de l'action climatique dans le secteur des transports en Afrique.

L'implication des travailleurs est cruciale pour une planification et une mise en œuvre efficaces des mesures d'adaptation. Une attention particulière doit être accordée aux conditions de travail et aux protections des travailleuses et travailleurs des transports en Afrique, au moment où les répercussions climatiques s'aggravent. Une nouvelle étude menée par l'ITF avec des syndicats des transports au Caire donne une idée du genre d'actions qui doivent être planifiées d'entrée de jeu.

### **Le financement de l'action climatique est essentiel pour réaliser la transformation**

La transformation des systèmes de transport dont l'Afrique a besoin dépend fondamentalement du financement de la lutte contre le réchauffement climatique par les pays développés. Le financement doit donner la priorité à une transition juste menée par les travailleurs afin de mettre en place des systèmes de transport durables en Afrique qui fonctionnent pour tous.

Alors que les pays se réunissent pour la COP27, l'ITF appelle :

- À des CDN africaines qui précisent les besoins d'atténuation et d'adaptation du secteur des transports, avec les exigences de financement associées.
- Les pays développés à respecter leur engagement de financement de l'action climatique de 100 milliards de dollars par an, avec des versements de rattrapage pour les soldes passés.
- Les pays développés à faire progresser de bonne foi les nouveaux objectifs de financement de l'action climatique, en tenant compte des besoins de l'Afrique et des pays en développement au sens large, notamment en matière d'atténuation, d'adaptation et de pertes et dommages dans le secteur des transports.

# TOUT SAVOIR SUR LES CDN

**Elles précisent les engagements contraignants des gouvernements en matière climatique – ou contributions déterminées au niveau national (CDN) – et la manière dont les syndicats peuvent faire campagne pour les renforcer au bénéfice des travailleurs des transports.**

Reconnaissant la nécessité d'adopter des approches nationales différentes, l'Accord de Paris stipulait que chaque pays signataire serait tenu de proposer un plan d'action climatique. Ce plan d'action climatique est une CDN.

Les CDN doivent définir des objectifs ainsi que des plans nationaux pour réduire les émissions, des plans d'adaptation aux impacts climatiques, des stratégies nationales de financement de lutte contre le réchauffement climatique, ainsi que des processus de suivi destinés à conserver l'action climatique sur la bonne voie. Les pays sont censés mettre à jour leurs CDN tous les cinq ans, mais comme les plans existants n'ont pas permis d'atteindre les réductions d'émissions nécessaires pour limiter le réchauffement de la planète à 1,5° C, une révision des CDN avec des objectifs plus ambitieux est exigée en 2022.

Pour en savoir plus sur les CDN, voir les explications de l'ITF : [L'ABC des CDN](#).

Consultez la CDN de votre pays ici pour vérifier si le transport durable et la transition juste sont pris en compte <https://unfccc.int/NDCREG>

## **Engagements en matière de transport dans les CDN : Pleins feux sur l'Afrique**

Il n'existe pas de solution universelle pour cette mosaïque que constitue le continent africain.

Ce dernier se caractérise par une disparité considérable entre les pays en termes de défis climatiques, de ressources, de développement, de contextes économiques et sociaux et de conflits.

Dans chaque pays, les approches de l'action climatique et la mobilisation du financement associé doivent être adaptées à la situation nationale et liées aux priorités, plans et projets existants. De manière générale, les approches doivent toujours tenir compte des transports, au vu de leur importance fondamentale pour le développement économique et de leur rôle indispensable dans le transport des biens et des personnes au quotidien.

L'examen des CDN de cinq pays africains illustre les différentes manières dont le transport est pris en compte et fait ressortir les domaines dans lesquels il reste encore beaucoup à faire.

### **ANGOLA**

**Profil :** État riche en pétrole au carrefour de l'Afrique centrale et de l'Afrique australe ayant récemment connu la guerre civile.

Bien que la CDN de l'Angola couvre les transports et fait observer que les émissions de transport sont appelées à augmenter avec la croissance économique, la seule mesure spécifique au transport définie dans le cadre des efforts d'atténuation réside dans le déploiement d'autobus fonctionnant au gaz naturel, contribuant pour moins d'un pour cent aux efforts globaux d'atténuation des émissions. La section consacrée aux efforts d'adaptation ne renvoie pas de façon spécifique au transport, à l'exception d'une étude d'impact sur la productivité des pêches.

## **LIBERIA**

**Profil :** État riche en ressources naturelles d'Afrique de l'Ouest. L'un des pays les moins développés du monde, avec de très faibles émissions de gaz à effet de serre. Gravement touché par de récentes guerres civiles et de multiples épidémies d'Ebola.

Dans le cadre des efforts d'atténuation, la CDN du Liberia s'engage à ramener les émissions totales de GES, d'ici 2030, à un niveau de 15 % inférieur à celui qui serait atteint en l'absence de mesures spécifiques grâce à l'introduction de tuk-tuk électriques (pousse-pousse motorisés). Mais aucune précision n'est apportée quant à la façon de procéder. La CDN renvoie également à la conversion au gaz naturel des autobus et taxis privés de la National Transit Authority d'ici 2030, à l'imposition de taxes sur les véhicules très émetteurs de GES et l'octroi de remises sur les véhicules moins émetteurs, ainsi qu'à l'élaboration d'une politique de transport durable à l'horizon 2025. Sur la question de l'adaptation, l'engagement est pris de mettre au point un plan d'infrastructure verte pour les villes du pays, mais la section ne comporte aucune précision à cet égard ni aucune mesure spécifique en lien avec le transport.

## **MAURICE**

**Profil :** Archipel composé de 70 îles dans l'océan Indien. Petit État insulaire en développement, fortement menacé par l'élévation du niveau de la mer. Il s'agit du pays le plus développé d'Afrique.

Dans la CDN, le transport est identifié comme l'un des secteurs prioritaires des efforts d'atténuation ; le pays s'engage ainsi à étendre le réseau de métro léger dans le cadre d'une stratégie nationale de modernisation et de mise à niveau des transports publics à l'horizon 2022, à éliminer progressivement les subventions et les incitations concernant les importations de bus diesel et à augmenter les primes à l'achat de véhicules électriques. Mais aucun objectif de réduction des émissions n'est associé spécifiquement à ces mesures du secteur du transport. Sur la question de l'adaptation, les secteurs de la pêche et du tourisme sont mentionnés mais le transport n'est pas abordé par ailleurs.

## **MAROC**

**Profil :** État du nord-ouest de l'Afrique, actuellement la cinquième économie de continent.

Le Programme d'Amélioration du Transport Public Urbain prévu au titre de la CDN du Maroc énonce diverses stratégies et cibles d'atténuation dans le domaine des transports. L'accent principal est mis sur la promotion d'une approche multimodale en matière de transport interurbain, y compris le développement des trains, des autobus électriques et des taxis, et l'expansion des tramways. Un financement à hauteur de 200 millions de dollars a été approuvé au titre du programme pour appuyer le secteur des transports urbains. Sur la question de l'adaptation, le secteur de la pêche est mentionné mais sans indiquer d'objectif spécifique. Le Maroc s'est engagé dans le processus d'élaboration de son Plan National d'Adaptation, mais le transport ne fait pas partie actuellement des secteurs prioritaires.

## **NIGERIA**

**Profil :** État riche en pétrole d'Afrique de l'Ouest. Le plus peuplé d'Afrique, considéré comme un pays émergent. Il fait partie du groupe des « Onze prochains » avec des États comme l'Égypte, le Mexique, la Corée du Sud et la Turquie.

Dans la CDN du Nigeria, la section consacrée aux efforts d'atténuation renvoie à une série de mesures liées au transport. Les engagements incluent : 100 000 autobus supplémentaires d'ici 2030 ; faire en sorte que le bus à haut niveau de service (BRT) représente plus de 22 % des kilomètres-passagers à l'horizon 2035 et qu'un quart des camions et des autobus roulent au gaz naturel d'ici 2030 ; établir des limites d'émission plus strictes sur tous les véhicules d'ici 2023 et 2030. La CDN ne mentionne toutefois aucun engagement ferme envers un objectif spécifique de réduction des émissions du transport. La CDN inclut également une intervention climatique sur cinq ans pour la capitale, Lagos, les transports comptant ici parmi les trois domaines prioritaires. Les mesures mentionnées dans ce plan sont l'expansion du réseau BRT de la ville, l'aménagement du territoire aux fins de promouvoir le développement des transports

---

en commun, la transition vers des véhicules à faibles émissions et le report modal de la route vers le rail en ce qui concerne le transport de marchandises. La section consacrée aux mesures d'adaptation renvoie à l'impact du changement climatique sur le tourisme et, brièvement, sur le transport maritime. Le Nigeria s'est engagé dans le processus d'élaboration de son Plan National d'Adaptation, mais on ne sait pas encore précisément quelle sera la place du transport.

## **COUP DE PROJECTEUR SUR LES CDN**

### **Les engagements en faveur de la transition juste**

Certes, quelques références aux questions de la transition juste, du genre ou des jeunes sont mentionnées dans ces CDN, mais les implications pour les travailleurs des transports en particulier ne sont pas évidentes. Des questions essentielles subsistent :

- Que proposent-elles en vue de dialoguer avec les travailleurs des transports (y compris les femmes et les jeunes travailleurs) pour élaborer des plans climatiques spécifiques au secteur ?
- Comment l'incidence des mesures proposées sur les travailleurs (y compris les travailleurs informels) est-elle évaluée et abordée ?

### **Les engagements en faveur de l'atténuation**

Bien qu'il soit réjouissant de constater que certains de ces pays ont mis en place des mesures d'atténuation détaillées pour les transports, il convient néanmoins de souligner que seul le Libéria – le plus faible contributeur aux émissions au sein de ce groupe – a fixé un objectif spécifique de réduction des émissions liées aux transports.

### **Les engagements en faveur de l'adaptation**

Du côté des efforts d'adaptation, le manque d'attention accordée au transport en général est frappant, en particulier compte tenu des répercussions déjà visibles du changement climatique sur les systèmes de transport de chacun de ces pays. Il s'agit d'une grave lacune, d'autant plus grave lorsque les CDN envisagent un développement des systèmes de transport. Du fait de ce manque d'attention, les systèmes qui maintiennent les communautés et les économies de ces pays en mouvement deviennent particulièrement vulnérables au changement climatique et la sécurité, la santé et les moyens de subsistance des travailleuses et travailleurs des transports se trouvent menacés.

### **Comblant les lacunes**

Il est important de combler le plus rapidement possible les lacunes constatées dans les CDN sur les questions de la transition juste, de l'atténuation et de l'adaptation, de sorte que les pays africains et leurs travailleurs disposent de plans d'action climatiques ambitieux et complets pour le secteur des transports, aptes à véritablement mener une transition juste.

Les investissements nécessaires pour concrétiser ces CDN doivent être énoncés. Les syndicats des transports exigent que les gouvernements combler les lacunes et mettent ces plans en œuvre.



# LES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS SE MOBILISENT POUR UNE TRANSITION JUSTE

Les syndicats de l'ITF mènent la lutte à l'échelle mondiale en faveur d'une transition juste, en partant de la base, dans tous les secteurs des transports.

## 01. La Task Force sur la transition juste dans le secteur maritime

La Task Force sur la transition juste dans le secteur maritime a été lancée lors de la COP26 à Glasgow. Il s'agit du premier groupe de travail mondial sur la transition juste, tous secteurs confondus. Les partenaires fondateurs sont l'ITF, la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), le Pacte mondial des Nations Unies, l'Organisation internationale du Travail (OIT) et l'Organisation maritime internationale (OMI). Grâce à cette représentation tripartite des syndicats, des employeurs et des organisations gouvernementales internationales, la Task Force couvre l'ensemble du secteur des transports maritimes.

L'objectif de la Task Force est de veiller à ce que le point de vue des gens de mer, dont l'expérience et l'expertise seront essentielles pour faire de la décarbonation du transport maritime une réalité, soit au cœur des décisions relatives à la décarbonation du secteur. Il s'agit notamment de protéger les normes de travail des gens de mer et de faire en sorte que leur voix soit prise en compte dans tous les changements majeurs qu'impliquera la décarbonation. La Task Force a également une vision élargie de la transition juste, en veillant à ce que l'équité et la justice

soient respectées pour tous les travailleurs et travailleuses de la chaîne d'approvisionnement maritime, ainsi que dans les communautés portuaires et dans les pays du Sud.

Dans un premier temps, la Task Force a commandé une étude sur les futures compétences dont la main-d'œuvre maritime aura besoin pour réussir la transition vers des navires à zéro émission. Les résultats préliminaires de l'étude, qui sera lancée lors de la COP27, montrent que des centaines de milliers de gens de mer devront se recycler d'ici 2030, si le secteur du transport maritime veut respecter les objectifs et le calendrier de l'Accord de Paris.

L'étude soulignera l'importance de la santé et de la sécurité pour la transition juste maritime. Les navires à zéro émission feront appel à des technologies risquées, telles que l'hydrogène ou l'ammoniac, qui présentent des risques énormes pour les marins et l'environnement en raison de leur toxicité. Ces carburants ne peuvent être mis en service que si le point de vue des gens de mer prévaut dans tous les aspects de la gestion de la santé et de la sécurité.

L'étude illustrera également l'ampleur des changements nécessaires. La Task Force reconnaît que de bons emplois et un travail décent seront essentiels pour attirer et retenir une main-d'œuvre hautement qualifiée, et cela passera par des mesures solides pour accompagner les jeunes marins, associées à de profonds changements visant à faciliter l'embauche des femmes dans le secteur.

---

**« Nous sommes dehors, sans protection, et nous n'attendons pas qu'un travailleur soit frappé par la foudre pour agir. Cela se produit de plus en plus souvent. »**

**Andres Sanchez, délégué syndical de l'APA  
et membre du comité de santé et de sécurité**

## **02. Une transition juste pour les travailleurs de l'aviation : les employés de l'aéroport de Buenos Aires créent un système d'alerte précoce via WhatsApp**

Les travailleurs de l'aviation sont particulièrement conscients des conséquences de la crise climatique sur leur travail, sur les passagers et les populations qu'ils desservent. À Buenos Aires, en Argentine, les travailleurs et travailleuses organisés par le syndicat Asociación del Personal Aeronáutico (APA) ont pris les choses en main.

Les employés ont fait part de leurs inquiétudes quant aux risques posés par la fréquence et l'intensité croissantes des orages à l'aéroport Aeroparque de Buenos Aires, et au fait que l'aéroport ne disposait d'aucun système d'alerte pour les travailleurs qui se retrouveraient pris dans un orage. La foudre sur le tarmac est l'un des risques les plus graves pour le personnel au sol.

Les employeurs n'ayant pas répondu aux demandes des travailleurs, ceux-ci se sont réunis avec leurs collègues de la station météorologique et ont créé un groupe d'alerte sur WhatsApp, en cas de conditions météorologiques extrêmes. Grâce à ce groupe, le personnel au sol est averti de l'imminence d'une tempête et a le temps de se mettre à l'abri.

Après des mois de pression exercée sur leurs employeurs, notamment les compagnies aériennes, les sociétés de manutention des bagages et les sociétés de ravitaillement en carburant, le syndicat a conclu un accord prévoyant la suspension de toutes les tâches pendant les phénomènes météorologiques

extrêmes. L'accord et le protocole relatifs aux événements météorologiques extrêmes été pris en compte dans le cadre d'une politique nationale en 2018, lorsque l'organisme national de réglementation de l'aviation civile les a étendus à toutes les opérations aéroportuaires du pays. En 2019, Aeropertuos 2000, le plus grand opérateur aéroportuaire du pays, a installé des systèmes d'alerte sonores et visuels dans tous les principaux aéroports pour avertir les travailleurs et leur donner suffisamment de temps pour interrompre les opérations en cas de conditions météorologiques extrêmes.

Les employés qui ont lancé le système d'alerte sont aujourd'hui des piliers de l'action syndicale qui s'intéresse aux effets du changement climatique sur les travailleurs de l'aviation, et illustrent le rôle que les travailleurs peuvent jouer pour favoriser une transition juste. Après le succès du système d'alerte précoce, ils font maintenant pression sur les autorités aéroportuaires et les employeurs pour qu'ils électrifient les opérations aéroportuaires, créent un protocole en cas de chaleur extrême, garantissent les mêmes protections aux travailleurs en situation d'emploi précaire, et fassent du climat une question centrale dans les débats des comités de santé et de sécurité.

## **03. Les travailleurs sur plateforme d'Hyderabad exigent une transition juste assortie de droits et de protections**

Partout dans le monde, des images de livreurs de repas travaillant lors d'événements climatiques extrêmes, qu'il s'agisse d'une tempête, d'inondations massives ou de vagues de chaleur, ont été diffusées à la télévision et sur les

---

**« Les travailleurs doivent choisir entre leur sécurité et gagner leur vie. Les chauffeurs et les livreurs sont exposés à des risques chroniques de santé professionnelle dus au changement climatique et à la pollution, comme les crampes de chaleur, l'épuisement, les coups de chaleur, les pathologies cardiaques et respiratoires et les troubles allergiques, sans parler du stress mental lié à nos longues heures de travail sur les routes encombrées de la ville. »**

**Shaik Salauddin, président du TGPWU-IFAT**

réseaux sociaux. Ces images sont devenues trop fréquentes et mettent en évidence les conditions de travail dangereuses, aggravées par la crise climatique, auxquelles sont confrontés les travailleurs des plateformes numériques.

En raison de l'absence de droits du travail, souvent due à leur classification erronée comme entrepreneurs indépendants, lors d'événements météorologiques extrêmes, les travailleurs des plateformes doivent poursuivre leurs courses et leurs livraisons sans aucune protection, en prenant souvent des risques considérables. C'est notamment le cas des livreurs de repas, dont on attend qu'ils continuent à travailler dans des conditions météorologiques terribles, sans abri ni assurance maladie sur lesquels compter pour se protéger.

À Hyderabad, en Inde, les travailleurs des plateformes s'organisent pour attirer l'attention sur ces conditions et exiger que les entreprises qui prétendent être durables tiennent compte des travailleurs dans leur équation de durabilité. Depuis plus d'un an, les travailleurs organisés au sein du Telangana Gig and Platform Workers' Union (TGPWU), membre de l'Indian Federation of App-based Transport Workers (IFAT), font campagne pour une transition juste en faveur des travailleurs des plateformes. Le syndicat sensibilise le public à la hausse des températures saisonnières, des précipitations et de la pollution. Cette situation affecte également la santé et la sécurité des chauffeurs

et des livreurs qui doivent travailler pendant les canicules et les inondations.

Pendant la récente vague de chaleur qui s'est abattue sur l'Inde, le TGPWU-IFAT a attiré l'attention sur la situation des chauffeurs-livreurs dans des entreprises telles que Swiggy et Zomato, où les travailleurs à vélo sont les plus exposés aux coups de chaleur. Ces entreprises ont non seulement refusé de protéger leurs livreurs pendant les vagues de chaleur, mais elles ne leur ont pas non plus reversé les frais supplémentaires qu'elles facturaient aux clients en raison de l'augmentation de la demande.

Le TGPWU-IFAT mène une campagne de transition juste qui ne se limite pas aux conditions de travail pendant les événements climatiques extrêmes. Les membres du syndicat ont décidé de procéder à des audits climatiques dans les zones de transit qu'ils fréquentent le plus souvent, ainsi que dans les communautés où ils vivent, afin de s'assurer d'exiger les infrastructures et la protection dont ils ont besoin. Ils exigent également le soutien des gouvernements régionaux et fédéraux pour passer aux véhicules électriques sans s'endetter davantage. La grande majorité des travailleurs des plateformes bénéficieraient de l'électrification des transports grâce à l'amélioration de la pollution atmosphérique et sonore, mais ils ne peuvent pas sauter le pas sans subventions et sans le soutien des gouvernements.

---

# L'ITF À LA COP27

**Un aperçu des activités syndicales à la COP27 à Charm El-Cheikh est disponible sur : [tinyurl.com/unions-cop27](https://tinyurl.com/unions-cop27)**

Le programme sera mis à jour au fur et à mesure que de nouvelles informations seront disponibles.

La délégation de l'ITF à la COP27 comprend :

Stephen Cotton  
Secrétaire général de l'ITF

John Mark Mwanika  
Président du Comité des transports urbains de l'ITF  
Amalgamated Transport and General Workers  
Union (ATGWU, Ouganda)  
@jhmrmwanika

David Gobé  
Président de la Section des cheminots de l'ITF  
Fédération CGT des cheminots, France  
@davidgobe1

Jas Giri  
Représentant des jeunes travailleuses et  
travailleurs des transports de l'ITF  
Rail and Maritime Transport Union,  
Nouvelle-Zélande

Sari Sairanen  
Unifor, Canada

Bilal Malkawi  
Secrétaire régional du monde arabe de l'ITF

Jeremy Anderson  
Responsable des Transports durables de l'ITF  
@linesofpower

Juman Kubba  
Chargée de recherche stratégique de l'ITF

Samar Youssif Safan  
Éducatrice régionale de l'ITF pour le monde  
arabe

Lindsey Austin, marin  
Seafarers International Union (États-Unis)

Cleo Bierneza, marin  
AMOSUP, Philippines

WWW.ITFGLOBAL.ORG

NOUS FAISONS BOUGER LE MONDE.



FÉDÉRATION  
INTERNATIONALE  
DES OUVRIERS  
DU TRANSPORT

49-60 Borough Road  
Londres SE1 1DR  
+44 (0)20 7403 2733