



Conseil économique et social

Distr. générale
10 janvier 2001
Français
Original: anglais

Commission du développement durable

Neuvième session

16-27 avril 2001

Dialogue multipartite sur une politique viable de l'énergie et des transports

Note du Secrétaire général

Additif*

Document de travail fourni par les travailleurs et les syndicats

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction : le développement durable dans le secteur de l'énergie et des transports	2
II. Le processus décisionnel sur le lieu de travail	4
III. Priorités pour la neuvième session de la Commission en matière de décisions favorables au développement durable	6
Thème 1. Assurer un accès équitable à une énergie propre	7
Thème 2. Choix en ce qui concerne la production, la distribution et la consommation d'énergie	9
Thème 3. Les transports et le développement durable : partenariats entre les secteurs public et privé	11
Thème 4. Planification de modes de transport durables : choix et modèles pour la conception des établissements humains et options en matière de transport	13
IV. Priorités de la Commission du développement durable	15

* Établi par la Confédération internationale des syndicats libres (CISL) et la Commission syndicale consultative auprès de l'OCDE (CSC-OCDE); les vues et opinions exprimées ne représentent pas nécessairement celles de l'Organisation des Nations Unies.

Les travailleurs et les syndicats et les politiques viables de l'énergie et des transports

Le présent document, qui pourra servir de point de départ des débats, a été établi par les syndicats à l'occasion de la neuvième session de la Commission de développement durable de l'ONU, 16 avril-5 mai 2001, en particulier pour la réunion de dialogue qui examinera comment les syndicats, les entreprises, les collectivités locales, les scientifiques et les ONG peuvent collaborer avec les gouvernements pour promouvoir une transition mondiale vers des systèmes viables de transports et d'énergie. Les syndicats sont représentés aux sessions de dialogue de la Commission du développement durable par la Confédération internationale des syndicats libres (CISL) et la Commission syndicale consultative auprès de l'OCDE (CSC-OCDE), qui représentent plus de 155 millions de membres dans 148 pays et territoires, et à partir de 2001, par la Fédération internationale des syndicats de travailleurs de la chimie et des industries diverses, la Fédération internationale des ouvriers sur métaux, la Fédération internationale des ouvriers de transport et l'Internationale des services publics. La participation des syndicats à la Commission du développement durable est en augmentation constante depuis 1996. De la même manière, nous avons assumé un rôle actif dans d'autres instances internationales s'occupant de développement durable, notamment l'Organisation pour la coopération et le développement économiques (OCDE), l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'Organisation mondiale du commerce (OMC), l'Organisation internationale du Travail (OIT) et le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE).

I. Introduction : le développement durable dans le secteur de l'énergie et des transports

Le processus décisionnel dans les secteurs des transports et de l'énergie

1. L'énergie et les transports sont deux secteurs essentiels de l'activité économique et de la vie quoti-

dienne, car tout le monde en a besoin pour se chauffer, se déplacer et pour l'activité industrielle. Toutefois, alors que nous entrons dans le nouveau millénaire, près d'un milliard d'habitants de la planète n'ont pas accès à des modes propres, sûrs et viables d'alimentation en énergie et de transports.

2. Alors qu'ils s'efforcent de satisfaire ces besoins essentiels, les travailleurs sont de plus en plus conscients de l'effet que ces deux secteurs ont sur l'environnement mondial. En effet, les problèmes dans les domaines de l'énergie et des transports montrent très nettement le lien étroit qui existe entre les aspects sociaux et environnementaux du développement durable, et le contraste manifeste entre une utilisation excessive par certains et une pénurie pour d'autres.

3. Les changements climatiques mondiaux et leurs effets annoncés doivent être examinés de toute urgence. Il est également nécessaire de prêter attention à d'autres aspects non durables du couple énergie/transports; par exemple les problèmes en ce qui concerne l'utilisation des sols, la pollution, les troubles sociaux, l'épuisement des ressources, l'inégalité d'accès, la destruction de l'habitat, qui doivent être réglés en même temps. Il existe de nombreux autres problèmes qui ne découlent pas des changements climatiques mais doivent tout autant être résolus. On ne saurait ignorer la détérioration des infrastructures, les structures inégales de prix, les subventions dysfonctionnelles, ou la corruption du système; pas plus que les problèmes d'inégalité d'accès ou les conditions de ceux qui produisent ou fournissent de l'énergie et des services de transports. De vastes franges de la population mondiale sont exclues à tous les niveaux; elles ne peuvent s'offrir l'énergie ou les transports dont elles ont besoin et elles n'ont aucun rôle dans la prise de décisions.

Les tendances actuelles montrent des modes non viables de prise de décisions

4. Alors que les solutions proposées sont axées sur la science et la technologie, les syndicats estiment que les principaux problèmes concernent la prise de décisions ou la gouvernance, c'est-à-dire la mise à l'écart de certaines personnes, de communautés et même de nations entières par les entreprises multinationales et les processus commerciaux qui utilisent une combinai-

son de marketing, de fixation des prix, d'influences politiques et de décisions internationales. Dans le même temps, le processus décisionnel du secteur public, la prestation de services et l'encadrement social tendent à mettre les intérêts du monde des affaires avant les intérêts à long terme des communautés, ce qui explique en grande partie l'absence d'une prise de décisions responsable à ce stade critique de l'histoire de notre planète.

5. *Tendances à la baisse* : L'inadéquation du processus décisionnel national et international se voit nettement dans l'échec à trouver une réponse internationale au problème pressant des *changements climatiques*. Par exemple, la plupart des pays membres de l'OCDE n'ont pas encore identifié les mesures quantitatives à prendre pour le secteur des transports, malgré l'importance considérable de ce secteur pour atteindre les objectifs de Kyoto en matière de réduction des émissions. Cette inadéquation se traduit également par la baisse des dépenses consacrées à la recherche et au développement dans le secteur de l'énergie, et en particulier les dépenses en recherche et développement pour les options d'énergies renouvelables et nucléaires¹, ainsi qu'une tendance à passer à des projets à plus court terme et moins risqués. Cela se voit également dans l'adoption généralisée de politiques de « libéralisation », qui transfère les principaux secteurs de l'énergie et des transports du secteur public à des intérêts privés, et des arrangements qui ne prévoient pas une prise de décisions transparente et démocratique sur des questions qui ont une incidence directe sur le public, par exemple la structure des prix, les effets sur l'environnement local, l'emploi, etc.

6. *Subventions et comportement des consommateurs* : L'échec est également évident dans le système de subventions qui ont servi à orienter le choix des consommateurs vers des comportements plus coûteux et moins efficaces, et empêchent la mise au point de nombreuses autres options. Le système provoque également de graves inégalités en ce qui concerne l'accès à la mobilité, car de nombreuses personnes ne peuvent prendre en charge les frais liés à la possession et à l'entretien d'une voiture. Ces contribuables n'ont souvent pas accès au principal mode de transport, la voiture, et sont tributaires de systèmes de transport en commun qui peuvent s'avérer insuffisants. Par consé-

quent, de nombreuses personnes restent à l'écart d'emplois, de loisirs et d'autres opportunités qui exigent un transport par véhicule à moteur. Par ailleurs, il existe des inégalités dans l'accès entre ceux qui ont un accès total à des véhicules privés et les autres, comme les enfants et les handicapés.

7. *La transparence* est un vain mot, car les coûts réels du développement et des opérations sont déguisés en « coûts externes » qui sont imputés à la communauté tout entière, et pas seulement aux consommateurs ou aux fabricants, en contravention du principe *utilisateur-payeur*, à savoir que les utilisateurs d'un service ou d'une ressource doivent payer la totalité du coût économique de cet usage. Il n'est plus possible de générer des finances pour appuyer des projets de transport comme des systèmes de transport en commun ou des options pour cyclistes et piétons afin de réduire la dépendance envers les automobiles ou de fournir des subventions aux autres modes (marche, bicyclette, transport en commun, etc.) qui favorisent nos objectifs d'accessibilité, de commodité, d'efficacité, de propreté et d'équité.

8. *Concentration du contrôle* : À la fin de 1999, 15 des 25 principales entreprises du monde² relevaient du domaine de l'énergie ou des transports, et plusieurs autres entreprises figurant dans la liste *Fortune Global 500* avaient des liens avec ce domaine d'activité. Par ailleurs, pas moins de trois fusions majeures survenues l'année dernière ont encore accru la concentration de capital et de contrôle dans l'industrie pétrolière³. Les syndicats estiment que l'augmentation de la concentration des entreprises est une menace, ne serait-ce que parce que ces entreprises étaient déjà, avant les fusions, en position d'exercer une influence considérable sur les politiques nationales et internationales dans le domaine des transports et de l'énergie.

9. *Démocratie sociale*. Les précédentes sessions de la Commission du développement durable ont évoqué

² Liste *Fortune Global 500* pour 2000, classement des entreprises par chiffre d'affaires.

³ Une fusion de 82 milliards de dollars entre Exxon Corporation et Mobil Corporation a eu lieu au début de l'année. En avril, la fusion de British Petroleum (BP) Amoco avec Arco (Atlantic Richfield Company) a créé un groupe représentant environ 200 milliards de dollars. Puis en octobre, Chevron Corporation a accepté de recruter Texaco Inc. pour environ 36 milliards de dollars afin de créer la quatrième entreprise pétrolière dans le monde.

¹ Agence internationale de l'énergie, base de données de Recherche et développement sur l'énergie, <http://data.iea.org/iea/link_wds.asp>.

la nécessité d'une *démocratie environnementale*, mais les syndicats estiment que la vraie question est celle de la *démocratie sociale* elle-même. Non seulement la concentration actuelle de pouvoir réduit de plus en plus les citoyens, voire les nations, à un rôle de « consommateurs » dans un marché international, le secteur public formel lui-même est de plus en plus souvent laissé de côté, alors que ses institutions, activités et responsabilités sont limitées, privatisées et déréglementées, ce qui est particulièrement évident dans le secteur de l'énergie et des transports. Par ailleurs, les gouvernements du monde entier ont réagi à leur nouveau rôle dans une économie mondialisée par des politiques de déréglementation et de compression, abdiquant ainsi leurs responsabilités les plus fondamentales à l'égard de ceux qui les ont élus.

Les processus actuels doivent changer

10. Il est de plus en plus reconnu que les processus décisionnels actuels doivent être remplacés par des schémas qui soient compatibles avec le développement durable, ce qui est encourageant. Dans un récent document d'information destiné à l'ONU, la Confédération internationale des syndicats libres a indiqué⁴ :

Un élément, en particulier, est encourageant. Les syndicats font partie d'une grande évolution culturelle depuis 1992 en ce qui concerne le développement durable qui a touché les comportements, les habitudes et les priorités en matière de planification aux niveaux local et régional, lorsque les salariés, les associations et les entreprises ont commencé à s'intéresser aux problèmes de l'environnement. C'est particulièrement évident au niveau mondial, où les critères du développement durable sont désormais des priorités pour un vaste ensemble d'organes internationaux ... il convient de reconnaître le rôle de l'inspiration fournie par la CNUED et Action 21.

11. La prise de conscience des *changements climatiques* et des graves menaces qu'ils font peser sur l'avenir de notre planète grandit rapidement dans les syndicats du monde entier, de la même façon qu'on reconnaît le lien direct entre les émissions et la consommation de carburant qui sont implicites dans la

croissance rapide de l'utilisation de voitures privées, des transports routiers et de transport aérien. Le fait que la consommation de pétrole dans le secteur des transports représente 48 % de la consommation totale de pétrole dans le monde, et que l'effet global de réchauffement de la planète dû aux émissions des avions pourrait bientôt dépasser celui dû aux voitures, est préoccupant. Il est encore plus déconcertant que les tendances actuelles montrent une baisse des niveaux de propriété, d'utilisation de voitures et de congestion de la circulation et une baisse de l'utilisation des transports en commun. Nous devons trouver des moyens de remplacement. Nous avons un consensus général, les moyens technologiques et la capacité, en particulier les flux financiers, dans le secteur de l'énergie. Seul un manque de volonté politique pourrait empêcher les mesures nécessaires au changement.

12. Un changement fondamental des politiques publiques est nécessaire, car les approches antérieures ont eu tendance à s'intéresser uniquement aux problèmes les plus pressants et, à l'exception de quelques cas isolés, n'ont pas réussi à prendre en compte les trois piliers de la durabilité de l'environnement, en particulier la dimension sociale. Quasiment toutes les parties intéressées et les États Membres sont d'accord pour dire, par exemple, que l'un des principaux problèmes aujourd'hui est l'*inégalité d'accès* à l'énergie et aux transports pour les plus démunis. Depuis le Sommet de Rio en 1992, les syndicats ont demandé que l'accent soit mis sur l'élimination de la pauvreté et sur l'emploi comme éléments clefs du développement durable, mais les deux dépendent de la solution du dilemme énergie/transports. Nous pensons, comme l'OCDE, qu'une vision à long terme exige de donner une plus grande importance aux objectifs visés, au « principe de précaution » et à l'« équité intergénérationnelle », ainsi que de donner un plus grand poids aux préoccupations environnementales et sociales qu'auparavant, en garantissant l'équilibre entre les priorités économiques.

II. Le processus décisionnel sur le lieu de travail

13. Au cours des dernières sessions de la Commission du développement durable, les syndicats ont insisté sur le rôle du lieu de travail, des travailleurs et des syndicats pour avancer vers le développement durable,

⁴ Document CISL/CSC, sur l'examen global et l'évaluation de la suite donnée à la CNUED et les préparatifs de la Conférence Rio+10, juin 2000.

comme envisagé au chapitre 29 d'Action 21⁵. Les travailleurs et les syndicats ne sont pas seulement en bonne place pour promouvoir des lieux de travail viables; leurs efforts ont également des effets de contagion sur les foyers et les communautés des travailleurs.

a) **Les travailleurs sont l'ossature des secteurs de l'énergie et des transports :** Des politiques d'emploi et sociales positives ne consistent pas seulement à reconnaître les droits de millions de personnes qui travaillent dans ces secteurs à un accès plus équitable à l'énergie et aux transports; elles doivent garantir des droits fondamentaux comme le droit de s'organiser en associations. Dans la grande majorité des lieux de travail, seul un syndicat donne aux travailleurs un semblant d'accès à la prise de décisions stratégiques, c'est-à-dire à la démocratie industrielle;

b) **Les travailleurs sont des consommateurs d'énergie et de transports :** En fait, les membres des syndicats sont parmi les travailleurs les plus avantagés du monde car ils peuvent généralement avoir accès aux besoins fondamentaux, à la différence de tant de leurs homologues non syndiqués. Ils sont également dans une meilleure position pour être à l'origine de nouvelles attitudes et pratiques comme consommateurs car, étant le groupement le plus organisé au sein du secteur de l'énergie et des transports, ils ont une position unique pour influencer les politiques et les mesures publiques;

c) **La participation des travailleurs et des syndicats est une condition préalable indispensable pour des changements significatifs :** En d'autres termes, le lieu de travail n'est pas une démocratie et de ce fait il permet d'étudier les tendances actuelles de la prise de décisions, de l'exécution et de l'évaluation. Non seulement les intérêts des travailleurs sont considérés comme secondaires, mais leurs connaissances et

leur énergie créatrice n'ont souvent pas leur place dans le processus. Enfin, ils sont, avec leurs familles, les premières victimes de lieux de travail non viables, comme le montrent les taux élevés de décès et de blessures sur le lieu de travail, et à la négation des droits fondamentaux des travailleurs dans le monde entier. Tout en étant conscients des graves problèmes qui se posent du fait des tendances actuelles des secteurs de l'énergie et des transports, les travailleurs n'accepteront pas les solutions venant de plus haut, imposées par l'industrie ou les gouvernements. Les syndicats se sont avérés être le seul moyen efficace pour garantir la participation des travailleurs aux changements;

d) **Les syndicats ont mis au point des modèles efficaces de prise de décisions démocratique :** Les syndicats ont introduit des modèles de prise de décisions démocratiques très efficaces dans le domaine de la santé et de la sécurité du personnel. Cela inclut une évaluation du lieu de travail⁶, la fixation d'objectifs, l'exécution, l'évaluation et la publication de rapports⁷, et sont désormais étoffés pour inclure la question plus générale du développement durable. Par exemple,

i) *Des comités de santé et de sécurité du personnel* adoptent un mandat et des procédures qui incluent les aspects plus généraux du développement durable dans la communauté, ainsi que dans

⁵ Les recommandations des mesures à prendre par les syndicats sont résumées dans un document de l'ONU datant de 1997 (Conseil économique et social, E/CN.17/1997/L.4), qui décrit leur place dans un programme de développement durable; la position stratégique et la capacité des syndicats à apporter une contribution; les partenariats avec les employeurs et les gouvernements; des accords volontaires; le rôle central de l'OIT; l'établissement de rapports et le contrôle des lieux de travail au niveau national; la gestion soucieuse de l'environnement et les pratiques d'audit sur le lieu de travail; et des codes de conduite pour l'emploi et la justice sociale.

⁶ Les travailleurs, leurs représentants et les employeurs ont procédé à des évaluations du lieu de travail afin de déterminer les domaines où les performances peuvent être améliorées. Ces évaluations ont conduit à la fixation d'objectifs, au contrôle, à la tenue de registres et à une exécution communs, en tandem avec les systèmes de gestion de l'entreprise pour l'environnement (par exemple, des systèmes pour une production moins polluante ou le respect des normes ISO), la santé et la sécurité (par exemple, les directives de l'OIT ou des règlements du gouvernement), des audits internes ou faits par des tiers, et des programmes gouvernementaux (par exemple, EMAS). Dans une certaine mesure, ces évaluations sont également liées avec des organismes communautaires ou des collectivités publiques et peuvent également fonctionner dans le cadre de conventions collectives ou d'autres partenariats spéciaux.

⁷ Trois quarts de tous les gaz à effet de serre proviennent de sources dans lesquelles les déchets et la pollution peuvent être réduits par la conception et la fabrication de matériel de production non polluant et une amélioration de la technologie.

les sphères nationale et internationale. Les comités de santé et de sécurité du personnel sont appuyés par la politique gouvernementale dans de nombreux pays et juridictions du monde entier car ils se sont avérés efficaces, en particulier lorsque les syndicats participent à l'organisation de la participation et à la sélection des représentants des travailleurs;

ii) *Les représentants ou « délégués » traditionnels en matière de santé et de sécurité* laissent la place à des représentants en santé et sécurité et environnement du lieu de travail, des « militants environnementaux » du lieu de travail qui sont déterminés à atteindre de nouveaux objectifs de développement durable et prennent leur place dans la communauté, dans les groupes écologiques et d'autres « partenariats » de la société. Les délégués possèdent normalement un niveau élevé de spécialisation et de compétence, et comme dans le cas des comités de santé et de sécurité, ont mis les lieux de travail en position de créer des modèles de « pratiques optimales » pour toutes les entreprises;

iii) *Les conventions collectives⁸ traditionnelles* en matière de droits relatifs à la santé et la sécurité sur les lieux de travail et de protection se modifient pour inclure des questions « vertes » qui reflètent la position des travailleurs dans un environnement sain de développement durable. Pour la plupart des travailleurs, les négociations collectives sont une première expérience de processus décisionnel démocratique sur le lieu de travail, alors que les « négociations vertes » incluent des questions sociales et économiques plus vastes;

iv) *Les « partenariats » traditionnels entre les syndicats et la direction au sujet de la santé et de la sécurité sur le lieu de travail* se développent pour inclure le développement durable. Ces « partenariats » ne veulent pas dire que l'une ou l'autre partie doit abandonner ses objectifs premiers; ils veulent simplement dire que les em-

⁸ Les conventions collectives sont des contrats juridiques entre les employeurs (ou les organisations patronales) et les syndicats (en tant qu'agents représentant des groupes de travailleurs) régissant les termes et les conditions de l'emploi, ainsi que le règlement des litiges entre les parties. Elles contiennent de plus en plus souvent des clauses « vertes » de protection de l'environnement.

ployeurs et les travailleurs ont un intérêt commun dans l'état général de l'environnement;

v) *Les kits de santé et de sécurité sur le lieu de travail* conçus pour guider les responsables de la santé et de la sécurité à identifier, analyser et résoudre les problèmes du lieu de travail sont désormais repensés pour intégrer des préoccupations et des activités liées à l'environnement. Ces kits contiennent désormais des guides pratiques pour l'évaluation, des exemples de lettres et de formulaires divers, et des exemples de communiqués de presse et de pétitions, ainsi que des guides répertoriant les sources d'information;

vi) *La culture de la santé et de la sécurité sur le lieu de travail* laisse la place à des militants du développement durable sur le lieu de travail, ou des « citoyens environnementaux ». Cette évolution de la culture se voit lorsque les syndicats lancent des campagnes qui vont au-delà des préoccupations traditionnelles du lieu de travail et attirent l'attention sur les questions de développement durable.

III. Priorités pour la neuvième session de la Commission en matière de décisions favorables au développement durable

14. Les propositions faites par les syndicats à la neuvième session de la Commission du développement durable partent du principe qu'il est nécessaire de revoir de fond en comble la manière dont les décisions relatives au couple énergie/transport sont prises. Les formes actuelles de la prise de décisions excluent les individus et leurs communautés et doivent être remplacées par des processus décisionnels fondés sur la participation, en suivant l'exemple des réunions-débats tenues chaque année par la Commission avec les différentes parties intéressées. Par ailleurs, c'est au travail que doivent en premier lieu s'opérer ces changements, avec la participation des communautés et des autorités locales, dans un processus intégré débouchant sur la conclusion d'accords à l'échelle nationale et internationale. Lors de précédentes réunions, la Commission a convenu que l'efficacité des politiques de développement durable dépendra de l'instauration d'un dialogue et d'un partenariat constructifs entre les pouvoirs publics à tous les niveaux, l'industrie, les syndicats et la

société civile et reconnu qu'il sera nécessaire que ce dialogue soit nourri par des partenariats entre les gouvernements et l'industrie, comme prévu par le programme Action 21. En résumé, pour que la prise de décisions permette le développement durable dans les secteurs de l'énergie et des transports, il faut :

- Prêter attention aux dimensions sociales⁹ du développement durable;
- Mettre l'accent sur les lieux de travail et sur les modèles participatifs; organiser le passage à un processus de prise de décisions démocratique qui encourage les innovations efficaces, l'initiative et la prise de responsabilités;
- Organiser sur les lieux de travail des audits, des évaluations et des contrôles qui favorisent la participation des travailleurs et fassent partie d'un système d'inspection fiable, doté des ressources nécessaires;
- Encourager l'adoption de modes de consommation durables chez les travailleurs¹⁰, par des stratégies de responsabilisation des ouvriers et des employés;
- Adopter une attitude positive face au changement, en mettant en place des programmes de transition qui reconnaissent notamment les normes fondamentales du travail définies par le Programme du BIT sur la sécurité socioéconomique¹¹;

⁹ Les dimensions sociales recouvrent la réduction de la pauvreté, la sécurité des moyens de subsistance, l'accès à la nourriture, au logement, à l'eau, à la santé et au bien-être, à la sécurité sociale, à l'hygiène, à l'éducation, aux transports et la protection des libertés humaines et économiques fondamentales.

¹⁰ *Ethics of Consumption: The good life, and global stewardship* – Labour Doc 315671.

¹¹ *La sécurité socioéconomique : un programme de travail à moyen terme*, BIT, octobre 1999. Donne des définitions ayant trait à la sécurité du marché du travail – possibilités d'emploi suffisantes assurées par la politique macroéconomique; la sécurité de l'emploi – protection contre les licenciements abusifs, réglementations sur l'embauche et les licenciements, imposition de coûts pour les employeurs, etc.; la sécurité du travail – profession ou « carrière » nécessitant des compétences clairement identifiées de limitations des métiers, qualifications professionnelles, pratiques restrictives, etc.; la sécurité au travail – protection contre les accidents et les maladies du travail, grâce à des règles d'hygiène et de sécurité, limites du temps de travail, heures supplémentaires, travail de nuit, etc.;

- Faire en sorte que le secteur public soit bien représenté dans des domaines clefs de l'énergie et des transports;
- Instituer des indicateurs pour l'énergie et les transports sur les lieux de travail, tels que ceux décrits dans *L'éducation ouvrière et l'environnement* de l'OIT/ACTRAVA, qui s'appuient sur les normes de l'OIT.

Thème 1. Assurer un accès équitable à une énergie propre

15. Pour les syndicats, « l'équité » ne doit pas résulter d'une approche restrictive, fondée sur le marché, mais doit concerner tous les aspects et toutes les conséquences du développement, notamment en ce qui concerne l'emploi et les pays en développement. Après des décennies de silence sur le manque d'équité caractérisant l'accès à l'énergie et aux transports, la prise de conscience croissante de l'importance des changements climatiques est un progrès relativement récent. Malheureusement, les décideurs ne prêtent toujours pas attention aux conséquences sociales et à l'impact sur l'emploi des changements climatiques, bien que la perte de nombreux emplois et la dislocation des communautés, notamment dans les pays en développement, soient inévitables, ce qui révèle l'indifférence générale face aux dimensions sociales du développement durable. On ne peut guère attendre des travailleurs et des communautés qu'ils soutiennent les mesures prises pour faire face aux changements climatiques, ni qu'ils acceptent les énormes efforts financiers qu'elles requièrent, s'il ne leur est pas garanti que les coûts sociaux de ces changements seront répartis équitablement entre les différents secteurs économiques et les différentes nations et qu'ils auront leur mot à dire dans la conception et la mise en oeuvre des programmes de transition.

heures supplémentaires, travail de nuit, etc.; la sécurité du maintien des qualifications – possibilités d'acquérir et de préserver ses compétences grâce à l'apprentissage, la formation professionnelle, etc.; la sécurité du revenu – protection du revenu par un système de salaire minimum, indexation des salaires, sécurité sociale étendue, imposition progressive, etc.; la sécurité de la représentation – protection de l'expression collective sur le marché du travail, grâce à des syndicats et à des associations d'employeurs indépendants, avec une protection des droits par l'État, etc.

a) **Questions de développement durable dans « les pays en développement »** – En ce qui concerne l'utilisation de l'énergie et les émissions, l'essentiel du débat porte sur les pays industrialisés, dans la mesure où ce sont eux qui sont largement responsables de la plupart des problèmes rencontrés aujourd'hui. Quoique directement influencés par les décisions prises dans les nations industrialisées, les enjeux auxquels sont confrontés les pays en développement sont malheureusement passés sous silence. Les pays en développement ont des problèmes sociaux spécifiques à résoudre et, pour la plupart d'entre eux, l'accès à un approvisionnement en énergie durable est une préoccupation prioritaire, étant donné que quelque 2 milliards de personnes, principalement dans les zones rurales de ces pays, n'ont pas accès aux formes modernes d'énergie. À cet égard, il est nécessaire de :

i) Mettre l'accent sur la participation des femmes, qui occupent une place importante parmi les consommateurs et les utilisateurs de ressources et services en matière d'énergie domestique, mais qui sont marginalisées, alors qu'elles devraient jouer un rôle de premier plan dans la prise de décisions sur l'énergie¹²;

ii) Adopter des réformes en ce qui concerne les règles commerciales et la dette internationale, et procéder à des évaluations des besoins en énergie des différents pays, en tenant compte de facteurs comme l'emploi, les conséquences des mesures prises pour les femmes et sur la santé, et la situation dans les zones rurales, afin de pouvoir satisfaire les besoins fondamentaux de la population et favoriser l'emploi;

b) **La sécurité socioéconomique face au changement** – La sécurité socioéconomique est une condition de l'acceptation par les travailleurs des politiques et programmes de développement durable. Mais cette préoccupation dépasse la seule question du développement durable, dans la mesure où la « nouvelle économie » s'accompagne pour les travailleurs de disparitions et de suppressions massives d'emploi, d'une désorganisation du marché du travail et d'un bouleversement des règles. Les multinationales du secteur de l'énergie et des transports font appel à une main-

d'oeuvre mondiale; elles adoptent de nouvelles méthodes de production, recherchent les économies d'échelle, réorganisent les lieux de travail et imposent une intensification du travail. Le processus de libéralisation du marché menace tous les aspects de la sécurité du travailleur, de sa santé à sa sécurité, en passant par ses revenus. L'urgence d'une équité dans la « transition » a été illustrée de façon frappante l'an dernier, lorsque le dernier réacteur de la centrale nucléaire de Tchernobyl a été fermé, condamnant les quelque 6 500 personnes qui travaillaient à la centrale, et au moins 5 000 autres dont l'emploi en dépendait, ainsi que la communauté de Slavutych. Le manque d'un financement approprié pour la transition n'est pas passé inaperçu des travailleurs du monde entier. Tchernobyl était l'un des premiers défis de la transition et ce n'est certainement pas le dernier;

c) **Le financement d'une transition vers le développement durable dans le respect des travailleurs** – Il faut que la planification de la transition dans le domaine social et dans celui de l'emploi soit le résultat d'un processus décisionnel ouvert et démocratique, puisque l'inefficacité des décisions prises sans qu'aient été consultés comme il se doit ou appelés à participer les travailleurs et leurs communautés, voire même certaines nations, montre clairement combien les approches actuelles sont fondamentalement inappropriées. Les programmes de transition doivent au moins prévoir la continuité des moyens de subsistance, la conversion sans heurt des travailleurs et des communautés touchées, une protection appropriée des revenus, l'accès à de nouveaux emplois, des programmes d'aide à la formation et des programmes sociaux afin de garantir que les besoins fondamentaux continuent d'être satisfaits et le recours à des énergies de substitution, dont la production s'accompagne de la création « d'emplois verts ». Les syndicats mettent au point des stratégies dans ce domaine. Le *Plan pour une transition dans le respect des travailleurs* dévoilé par la Fédération américaine du travail et Congrès des organisations industrielles lors de la sixième conférence des Parties, tenue à La Haye montre par exemple qu'il est possible d'organiser, à un coût raisonnable, une « transition juste » afin d'atteindre les objectifs fixés à Kyoto;

d) **Évaluer les conséquences de la transition sur l'emploi** – Neuf ans après Rio, les conséquences sur l'emploi des mesures adoptées pour faire face aux changements climatiques et instaurer un développe-

¹² Conférence des ministres africains responsables de la mise en valeur et de l'utilisation de l'énergie, voir le communiqué de presse du Département américain des ressources minières et de l'énergie, 12 décembre 2000.

ment durable en général n'ont toujours pas été étudiées de façon appropriée. Les syndicats savent que le manque d'attention prêté aux conséquences sociales de la transition s'est toujours soldé par une répartition totalement inéquitable des coûts, étant donné que ce sont les travailleurs et leurs communautés qui paient les conséquences de l'échec des pouvoirs publics et de l'industrie face aux problèmes structurels. À cet égard, il convient d'appeler l'attention sur l'accord annoncé à La Haye par les représentants des syndicats et du patronat, qui ont décidé de coopérer afin que soit officiellement reconnue la nécessité d'étudier les conséquences des changements climatiques, et des mesures prises pour y faire face, sur l'emploi et sur le plan social;

e) **Défendre le contrôle et la réglementation par l'État des services d'utilité publique et des services vitaux** – La production et la distribution d'énergie, de même que les transports sont d'une importance fondamentale pour l'industrie et la communauté. Ajoutée à un niveau d'investissement élevé et à une dépendance par rapport aux ressources naturelles, cette situation favorise les « monopoles naturels ». Les syndicats pensent que, pour assurer durablement de tels « services d'utilité publique », il est indispensable que ceux-ci soient, dans une certaine mesure, contrôlés et réglementés par les pouvoirs publics, afin que les autorités élues et responsables puissent encourager l'accès à l'énergie et aux transports, la conservation de l'énergie, la réduction/le recyclage des déchets, l'adoption de modes de transport qui respectent l'environnement, l'éducation et l'information, la planification de l'utilisation des sols, et la création de zones de loisirs et de zones protégées. Cependant, dans un nombre croissant de nations et de régions, la qualité des services laisse à désirer sur le long terme, et la réduction des investissements publics ou le refus par les pouvoirs publics d'examiner des solutions de substitution sont tels qu'il n'est plus possible d'assurer en permanence des services de qualité ou de faire face à une demande, en croissance rapide;

f) **Résister à la tendance à la « libéralisation » des services vitaux dans les secteurs de l'énergie et des transports** – Il est temps pour la Commission du développement durable et d'autres organisations internationales d'évaluer objectivement et de manière approfondie les conséquences des expériences de « libéralisation » sur les secteurs de l'énergie et des transports, à la fois dans les nations

industrialisées et dans les pays en développement. L'Internationale des services publics (ISP) a commencé sa propre enquête sur les effets de plusieurs de ces initiatives et elle en a tiré des conclusions favorables au maintien de la présence du secteur public. Les gouvernements à court d'argent ont de plus en plus recours pour la fourniture d'électricité¹³, le service des eaux et le traitement des déchets à des entreprises privées qui ne sont pas soumises à une véritable réglementation dans la mesure où seuls les termes du contrat définissent les conditions d'exécution. L'ISP a également étudié les conséquences de la libéralisation dans les pays nordiques, qui ont abandonné les systèmes qui leur avait permis d'offrir des tarifs parmi les plus bas du monde industrialisé en ce qui concerne l'électricité, en faveur d'une planification de plus en plus influencée par les forces du marché¹⁴. Ces études montrent qu'il est nécessaire de réévaluer les avantages respectifs sur les plans financier, industriel, environnemental et économique, de différentes formes de financement et d'investissement pour les services d'intérêt public, ainsi que de prendre la mesure des conséquences de la conditionnalité imposée par la Banque mondiale et le Fonds monétaire international, notamment sur les décisions adoptées.

Thème 2. Choix en ce qui concerne la production, la distribution et la consommation d'énergie

16. Pour être compatible avec le développement durable, le processus décisionnel doit faire une large place à l'éducation et à l'information afin de changer les attitudes et les comportements. Les syndicats se sont dotés des moyens nécessaires pour assurer une formation sur les lieux de travail; ils occupent même la première place dans de nombreux pays en ce qui concerne la formation des adultes, et il serait facile d'en tirer parti pour modifier les habitudes et les comportements incompatibles avec le développement durable. Plusieurs syndicats ont à cet égard lancé des programmes dans les domaines de l'énergie et des trans-

¹³ Kate Bayliss et David Hall, PSIRU, University of Greenwich, *Independent Power Producers: A review of the issues*. Rapport commandé par l'Internationale des services publics, novembre 2000.

¹⁴ Sam Weinstein, PSIRU, University of Greenwich, *The Nordic Energy Market*. Rapport commandé par l'Internationale des services publics, janvier 2001.

ports, et voient dans les pouvoirs publics à l'échelon local leurs alliés naturels, dans la mesure où ceux-ci sont déjà à l'origine de plusieurs projets novateurs en vue de réduire la consommation d'énergie et, plus généralement les émissions de polluants. Les pouvoirs publics à tous les niveaux doivent chercher à coupler l'éducation des consommateurs et la mise en oeuvre de programmes encourageant l'adoption de solutions durables en matière d'énergie. Les consommateurs doivent connaître les termes des contrats, les coûts, les sources de production et les caractéristiques des émissions. Les programmes de prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles conçus par les syndicats peuvent à cet égard servir de modèles à la formation dispensée sur le lieu de travail et inspirer également l'action communautaire.

a) **Programmes nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution** – Bien qu'aucun accord n'ait été conclu à La Haye sur la mise en oeuvre de mesures spécifiques, de nombreux États Membres ont déjà donné suite au Protocole de Kyoto en élaborant et en appliquant des programmes nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le cadre de leurs programmes de développement durable. Les conférences qui se sont déroulées récemment à La Haye et ailleurs ont montré qu'il est essentiel que ces programmes nationaux puissent recueillir l'accord et la participation des travailleurs et de leurs représentants. De même, la contribution des syndicats allemands et danois à des initiatives lancées dans leur pays illustre l'ampleur des possibilités une fois éliminés les obstacles à l'adhésion généralisée des travailleurs;

b) **Coopération pour l'adoption d'énergies de substitution** – Le mouvement ouvrier unit les travailleurs dans des actions qui dépassent les frontières nationales, même lorsque leurs gouvernements ne réussissent pas à trouver un terrain d'entente, comme l'a montré par exemple la collaboration entre le LO-Danemark et la confédération syndicale espagnole (CC OO) sur un programme de développement de l'énergie éolienne dans les Pyrénées. La collaboration s'exerce également dans la réforme de l'aménagement urbain et la réalisation d'évaluations/audits en entreprise auprès des employeurs et des travailleurs afin de remplir les objectifs de la communauté. Les syndicats ont également un rôle fondamental à jouer pour combler le fossé entre les producteurs et les consommateurs, et pour faire contrepoids aux multinationales à

travers un réseau mondial d'organisations affiliées. Cela suppose toutefois une coopération accrue avec les gouvernements et les organisations internationales;

c) **Accords internationaux : « accords librement conclus »** – Les récents accords internationaux librement conclus entre syndicats et multinationales dans le secteur de l'énergie montrent que de tels accords sont possibles dans une économie de plus en plus mondialisée, le plus connu, à savoir le Programme de vigilance éclairée qui concerne le secteur de l'énergie et l'industrie chimique en a montré à la fois les faiblesses et les forces. Les syndicats, les entreprises et les organisations non gouvernementales sont parvenus à un large consensus sur le fait que les accords librement conclus ne sont qu'une partie d'un ensemble de mesures, comprenant notamment la réglementation et l'adoption de normes¹⁵. En 2000, la Fédération internationale des travailleurs de la chimie et des industries diverses a signé, avec la société Freudenberg, basée en Allemagne, un accord qui s'applique également à toutes ses filiales qui reconnaît l'exercice des droits syndicaux, l'égalité sur le lieu de travail, l'importance des questions de santé, de sécurité et d'environnement, l'interdiction du travail des enfants et du travail forcé et que le meilleur moyen de servir les intérêts de la compagnie et de ses actionnaires consiste à coopérer pleinement avec les travailleurs et les syndicats et à les consulter¹⁶. La conclusion d'un accord avec les industriels du secteur chimique du monde entier est également imminente. Couplés aux *Principes directeurs à l'intention des entreprises multinationales de l'OCDE*, ces accords montrent que des mesures peuvent être prises à l'échelle internationale pour faire contrepoids au pouvoir des multinationales dans le domaine;

d) **La participation des syndicats à la conception et à la mise en oeuvre de mesures en ma-**

¹⁵ Une consultation réunissant différentes parties concernées, à Toronto, en 1999, a abouti à la conclusion d'un accord, à la suite de la réunion-débat de la Commission du développement durable en 1998 sur le commerce et l'industrie.

¹⁶ Autre exemple : Hochtief, un des groupes les plus importants dans le secteur du bâtiment, a signé un accord avec le syndicat général des travaux publics, le syndicat allemand des ouvriers du bâtiment IG Bau, et la Fédération internationale des travailleurs du bâtiment et du bois (FITBB) s'engageant à respecter partout dans le monde les normes définies dans les conventions de l'OIT. Cet accord engage ses sous-traitants.

tière de développement durable, à la vérification de leur application et à l'établissement de rapports –

Les syndicats contribuent à la réalisation des objectifs de développement durable en menant des audits et des évaluations et en effectuant des contrôles sur les lieux de travail, et ils participent à la conception et à la mise en oeuvre d'instruments efficaces de contrôle et d'étude sur les lieux de travail. Ces initiatives favorisent la participation des travailleurs à la recherche de solutions qui leur permettent d'améliorer leur santé et leur sécurité ainsi que leur cadre de vie. Les centrales syndicales ont par ailleurs considérablement renforcé leurs capacités à participer directement aux travaux des organisations internationales et à jouer un rôle de conseil. Les activités de la Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT) au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI) illustrent la façon dont les syndicats peuvent contribuer à une gestion avisée et responsable à l'échelle internationale. Il ne suffit cependant pas d'adopter des normes : il faut également que les gouvernements disposent de mécanismes qui en garantissent l'application et le respect, à savoir des systèmes d'inspection efficaces et dotés des ressources nécessaires.

Thème 3. Les transports et le développement durable : partenariats entre les secteurs public et privé

17. Les syndicats sont favorables aux « partenariats » entre les secteurs public et privé, mais seulement lorsqu'ils sont véritablement fondés sur une relation démocratique entre les parties en vue de leur avantage commun. Les partenariats entre les institutions du secteur public, l'industrie, les syndicats et les organisations non gouvernementales peuvent être source de force et de synergie et, ce qui est tout aussi important, permettent une coopération sans laquelle les activités des différentes parties pourraient se contrarier. Ils revêtent donc un intérêt tout particulier sur les lieux de travail, où ils peuvent contribuer à éliminer les barrières engendrées par la nature même de la relation entre employeurs et employés fondée sur des rapports de force. Les partenariats instaurés en dehors des lieux de travail (tels que les comités locaux pour la mise en oeuvre du programme Action 21) peuvent par exemple permettre

de donner une nouvelle orientation à la planification du développement ou de protéger les ressources foncières et de garantir que tous les groupes y aient accès. Enfin, les partenariats peuvent être l'occasion d'attirer efficacement l'attention sur les conditions de travail dans les principales industries.

a) **Faire face à l'énormité des problèmes en matière de transports urbains** – Le transport est un besoin fondamental, mais dans les centres urbains, la croissance non maîtrisée des transports s'est notamment traduite par une augmentation des niveaux d'émission de gaz carbonique. Face à la tendance actuelle à la production de véhicules dont la consommation de carburant et les émissions sont encore plus importantes, et à la désaffection à l'égard des transports publics, il est urgent d'agir et avant tout de revoir les plans d'urbanisation, dans la mesure où la situation actuelle favorise l'utilisation d'automobiles privées en raison à la fois de la façon dont les établissements humains sont planifiés et des choix réalisés en matière d'allocation des ressources et des subventions qui défavorisent les transports en commun. On peut envisager de fixer des objectifs relatifs aux transports urbains et aux lieux de travail¹⁷ et de procéder sur ces derniers à des évaluations intégrées afin d'examiner en détail l'utilisation des ressources et les possibilités d'action commune : information des passagers, mesures incitant les salariés à utiliser les transports en commun, programmes d'éducation et de sensibilisation, soutien aux initiatives locales et campagnes publicitaires pour améliorer l'image de la marche à pied, du vélo et des transports en commun;

b) **Le problème du transport pour le trajet domicile-travail** – Les travailleurs et leurs syndicats ont prouvé qu'ils peuvent prendre, en collaboration avec les employeurs, les autorités locales et les groupes communautaires, des mesures pour amener les individus à utiliser moins souvent leur automobile et résoudre d'autres problèmes de transport urbain. Par exem-

¹⁷ Le secteur de l'énergie se caractérise par des modes de consommation fondés sur des sources d'énergie non renouvelables, au coût environnemental important. C'est peut-être dans ce secteur que s'illustre le mieux la disparité entre pays industrialisés et pays « en développement » dans l'utilisation des ressources et où la nécessité de changer les cycles de production, les modes de vie et les politiques publiques à forte consommation d'énergie des pays industrialisés est la plus manifeste.

ple, les syndicats espagnols (l'UGT et la CC OO) se sont associés pour changer la structure des transports urbains grâce à des solutions axées sur le trajet domicile-lieu de travail¹⁸. De même, la Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT) a créé un comité chargé d'étudier le développement des transports urbains, les conditions de travail du personnel d'exploitation et les problèmes de santé et de sécurité dans ce domaine. La FIOT et l'ISP ont créé un groupe de travail commun sur les transports urbains pour promouvoir les transports en commun, ce qui suppose toutefois des services efficaces, sous contrôle de l'État et planifiés en réseau;

c) **Santé et sécurité des travailleurs dans le secteur des transports** – Une prise de décisions démocratique corrigerait immédiatement le manque d'attention accordé à la santé et à la sécurité des travailleurs dans ce secteur, d'autant plus étonnant que l'importance des questions de sécurité publique est largement reconnue. Chaque année, sur les 1,2 million d'accidents mortels liés au travail dans le monde, environ 320 000 surviennent au cours d'activités ayant trait aux transports, tous secteurs industriels confondus. La fatigue et le stress, la violence, les troubles ostéomusculaires et les conséquences sur la santé du travail répétitif sont en augmentation rapide. Les travailleurs présents dans des structures de cogestion sont à même d'identifier les risques et de proposer et d'exécuter des programmes de prévention, que ce soit pour la santé et la sécurité publiques ou pour celles des travailleurs. La FIOT a coopéré avec des syndicats du secteur des transports, ainsi qu'avec l'OACI et l'OMI, pour établir un lien entre sécurité publique (au travail) et développement durable, en s'appuyant sur l'importance des « facteurs humains ». La fragmentation qui caractérise aujourd'hui l'industrie brise la chaîne de sécurité, dans la mesure où la responsabilité directe des exploitants est remplacée par un réseau de relations légales/contractuelles. La FIOT a souligné l'importance des normes professionnelles pour les employés et a demandé que l'État définisse des normes en ce qui concerne la formation de tous ceux dont l'activité a un rapport

avec la sécurité, qui devront en outre être titulaires d'un certificat d'aptitude;

d) **Le sida, enjeu du développement durable : le lieu de travail, cible des mesures de prévention** – La pandémie de sida a provoqué, notamment en Afrique subsaharienne, une tragédie humaine d'une ampleur sans précédent. Les transports et les activités de caractère médical sont désormais les principaux facteurs de diffusion de la maladie et la lutte contre l'épidémie cible de plus en plus les lieux du travail. C'est le cas des initiatives lancées par les secrétariats professionnels internationaux pour enrayer l'épidémie en Afrique subsaharienne, dans la mesure où la prévalence du virus est la plus marquée chez les adultes en âge de travailler et où le lieu de travail occupe une place centrale dans leur vie. Non seulement les syndicats peuvent assumer l'initiative face à un problème aussi délicat, mais ils sont également bien placés pour agir étant donné le nombre de leurs membres, leur capacité en matière d'organisation, et leurs liens dynamiques avec des organisations internationales intervenant dans le domaine du travail, comme l'OIT. Il est cependant clair que la coopération des autres organisations internationales, des partenaires sociaux et des gouvernements est également nécessaire;

e) **Inverser la « course vers le bas » qui caractérise le secteur des transports** – L'intérêt des partenariats n'est nulle part aussi évident que dans les efforts déployés en vue de stopper la « course vers le bas » dans le secteur des transports, facilitée par la restructuration mondiale, la déréglementation, la privatisation et la sous-traitance, et qui s'est soldée par une baisse de la qualité des services, une détérioration de la santé et de la sécurité publiques, une dégradation des termes et conditions d'emploi, ainsi que par une augmentation de la pollution et des dépenses. Cette « course vers le bas » a suscité dans certains sous-secteurs du transport l'apparition de « contractants » et la pratique des « pavillons de complaisance », qui permet aux entreprises de ne pas payer d'impôts et de contourner les législations sociales ou celles qui sont relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement. En coopération avec des organisations internationales comme l'OACI et l'OMI, la FIOT mène une action de sensibilisation sur la nécessité de lutter contre ces tendances au moyen d'inspections efficaces, de normes en matière de formation et de l'adoption de nouvelles dispositions fondamentales en droit international. Elle a également joué un rôle de

¹⁸ Conférence de Prague 2000, « Tous les citoyens devraient bénéficier de l'accessibilité offerte par les services de transport dans des conditions d'équité raisonnables; il importe donc d'empêcher que la dépendance à l'égard de l'automobile soit excessive, dans le souci d'éviter l'exclusion de certaines catégories de la population ». CEMT, *Politiques de transport durables*, 2000, p. 8.

premier plan dans la création de la Commission internationale des transports maritimes, organisme totalement indépendant qui veille à l'application des normes universelles négociées avec les organisations patronales afin de garantir qu'à l'échelle internationale la marine marchande obéit à des normes de sécurité et de respect de l'environnement (et assure aux travailleurs un salaire minimum);

f) **« Partenariats » entre secteurs public et privé pour la fourniture de services publics** – Les syndicats pensent que les pouvoirs publics locaux et régionaux sont par nature les mieux placés pour fournir des services dans les secteurs de l'énergie et des transports. Ils ont acquis une capacité sans équivalent dans les domaines des transports, de l'approvisionnement en énergie, de l'élimination des déchets, de l'approvisionnement en eau, de l'assainissement, des routes, des réseaux de communication et, de plus en plus, des nouvelles technologies de l'information, et il est vital que ces secteurs restent sous le contrôle du secteur public. Les pouvoirs publics ont réussi à amener le secteur privé à coopérer et à favoriser le changement, en faisant participer la communauté, comme l'ont montré par exemple « les cités vertes » au Danemark. C'est à l'échelon local que la démocratie fonctionne le mieux, et les syndicats souhaitent faire cause commune avec le patronat, les pouvoirs publics, les établissements d'enseignement public, les organisations non gouvernementales, les organisations de consommateurs et les instituts publics de recherche pour promouvoir tous ces objectifs. Les pouvoirs publics peuvent aussi encourager par l'exemple l'adoption des meilleures pratiques en ce qui concerne l'utilisation des combustibles et des véhicules : ils peuvent aussi utiliser leur pouvoir d'achat pour acheter des véhicules favorisant les économies d'énergie ou faisant appel à de nouvelles technologies et envoyer au marché des signaux en faveur de produits davantage compatibles avec le développement durable. Ils peuvent également faire en sorte que les transports soient moins polluants en diminuant le nombre des véhicules, en minimisant leur utilisation et en employant des véhicules et des modes de transport de substitution;

g) **Évaluer les demandes auxquelles doit répondre le secteur public dans le processus de transition** – Le secteur public doit jouer un rôle de premier plan pour résoudre les problèmes dans les domaines de l'énergie et des transports incompatibles avec le développement durable et encourager le débat

public, l'éducation et un processus de prise de décisions démocratique. Les systèmes de santé nationaux et locaux devront affronter les problèmes de santé liés non seulement aux changements climatiques, mais aussi des transports en commun. La recherche et l'information constituent une autre priorité pour le secteur public, étant donné que l'éducation et le renforcement des capacités, d'une importance vitale pour le développement durable, ne sont possibles que si la recherche, le suivi et une politique scientifique indépendante des intérêts commerciaux reçoivent l'aide dont ils ont besoin. Enfin, le secteur public doit établir un cadre réglementaire fort et fiable, complété par des initiatives volontaires, et qui s'appuie sur un mécanisme d'inspection efficace, doté d'un personnel compétent et en nombre suffisant, alors que l'inspection a vu son rôle considérablement réduit dans la « nouvelle économie ». À cet égard, les pouvoirs publics nationaux et locaux pourraient utiliser beaucoup plus largement les règlements, les normes et les codes comme des instruments pédagogiques pour encourager l'adoption de comportements compatibles avec le développement durable et socialement responsables.

Thème 4. Planification de modes de transport durables : choix et modèles pour la conception des établissements humains et options en matière de transport

18. Les pratiques, habitudes et attitudes non viables observées en matière d'énergie et de transports sont étroitement liées à des types d'établissement humain profondément enracinés dans le tissu économique et culturel de la société. Les changements à apporter dans les systèmes de transport doivent être étroitement associés aux réformes à introduire dans les politiques d'urbanisation et d'aménagement urbain car les tendances actuelles privilégient les modes de transport privés au détriment des transports publics et d'autres options à intensité énergétique moindre, entraînant la fragmentation des quartiers et une dégradation de la qualité de vie dans le centre des villes. Les subventions qui poussent les consommateurs à adopter des types de comportement plus coûteux et moins efficaces et éliminent les autres possibilités, de même qu'une grande partie des « coûts externes », doivent être examinés à l'aide des instruments économiques sur la base du principe de « l'utilisateur payeur »; ces instruments

peuvent également aider les collectivités locales à obtenir des fonds pour appuyer des projets, notamment dans le domaine des transports en commun qui réduisent la dépendance à l'égard de l'automobile. Des réseaux de transports planifiés de manière démocratique doivent être intégrés dans les plans d'aménagement de l'espace urbain et les plans d'occupation des sols, afin d'encourager le recours à des modes de transport plus viables, comme les transports en commun, la bicyclette et la marche.

19. Les syndicats fondent leurs activités sur l'action communautaire et ont donc l'expérience et la capacité nécessaires pour contribuer à la planification et à la mise en oeuvre au niveau local. Nous savons qu'un des centres d'information et d'éducation les plus efficaces peut être le lieu de travail et que la participation des travailleurs à l'introduction de changements au point de production peut fournir la base sur laquelle toutes les parties peuvent améliorer leurs connaissances des questions environnementales et sociales et adopter de nouvelles attitudes à l'égard de la consommation personnelle et de nouveaux modes de vie au foyer et au sein de la communauté. Les syndicats ont les moyens de fournir une éducation et des informations permettant aux travailleurs de se prendre pleinement en charge, ainsi que leurs collègues et la communauté, compte tenu en particulier des systèmes de formation, d'éducation et d'information qui ont été mis en place en vue de la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles :

a) **Information et formation sur le lieu de travail, élément essentiel du « bond en avant »** – L'opinion publique demeure peu informée des questions d'énergie et d'environnement dans le domaine des transports. La mise en place de mécanismes d'information sur le lieu de travail peut améliorer considérablement cette situation, notamment si cela entraîne l'introduction de changements fondamentaux dans les programmes de gestion afin d'inclure la participation des travailleurs et de leurs représentants. L'Union Generale de Trabajadores (UGT), syndicat espagnol, centre son action sur la base et s'efforce d'éduquer et de mobiliser les adhérents en ce qui concerne les trois piliers du programme de développement durable. Elle commence par l'expérience concrète de la masse des adhérents et des membres de la communauté (par opposition à une approche d'« experts »), utilise les recherches de la base sur les problèmes environnementaux et examine les instruments juridiques et syndicaux qui pourraient

syndicaux qui pourraient être utilisés à la fois dans le contexte de la communauté et du lieu de travail¹⁹. Les syndicats considèrent qu'aux fins de la recherche et de l'éducation, il est indispensable de procéder à de vastes échanges de données et d'informations scientifiques et technologiques. Malheureusement, les obstacles à ces échanges se multiplient du fait des compressions dans le secteur public et des rachats d'entreprises, processus qui représente un grave danger pour la recherche et l'éducation et en particulier pour les pays en développement;

b) **Importance des réglementations et des inspections** – Les modèles fondés sur les comités d'hygiène et de sécurité des lieux de travail doivent faire une place importante à la réglementation, compte tenu en particulier du contexte institutionnel en matière des transports. Même la législation nationale dans le domaine de l'hygiène industrielle ne peut pleinement s'appliquer aux véhicules, notamment lorsqu'ils traversent les frontières nationales. On ne peut non plus confier la responsabilité de ces questions aux organes chargés de la sécurité des opérations, comme les directions nationales de l'aviation civile et les inspecteurs des véhicules à moteur, qui n'ont souvent aucune connaissance spécialisée des questions de santé et de sécurité ou d'environnement. Dans le domaine des transports, ce sont les responsables de la réglementation en matière de sécurité des opérations (par exemple, la direction de l'aviation civile) qui jouent un rôle clef dans la fixation de normes en matière de sécurité d'exploitation, d'hygiène industrielle et d'environnement. Quant aux transports aérien et maritime, ces normes sont de plus en plus souvent alignées sur les normes internationales établies par l'OACI et l'OMI, deux organisations qui jouent un rôle primordial dans la détermination et l'application des normes industrielles;

c) **Responsabilité des producteurs** – Les tendances en ce qui concerne les ordures ménagères font clairement ressortir le caractère non viable des modes actuels de production et de consommation; la production annuelle des déchets urbains dans les pays membres de l'OCDE a en effet augmenté d'environ 40 % entre 1980 et 1997 et devrait s'accroître encore de 50 % d'ici à 2020²⁰. L'évacuation des déchets et la désuétude sont devenus des problèmes majeurs pour les

¹⁹ UGT-PV, *Guía sindical; en material de Medio Ambiente*.

²⁰ OCDE, *Environmental Outlook, October 2000*, chap. 16.

établissements humains, en particulier la destruction d'épaves de navire, de train, de voiture, de camion et d'avion. Il faudrait inclure, dans un examen des possibilités d'action, la question de la responsabilité du producteur pour la phase de consommation de biens (« du berceau à la tombe »), assigner la responsabilité à ceux qui fabriquent et distribuent des produits et modifier la demande des consommateurs. Les syndicats sont bien placés pour jouer un rôle central, en particulier avec les évaluations d'entreprises et les programmes d'écoaudit qui peuvent contribuer à sensibiliser l'opinion. Deux domaines requièrent une attention immédiate : i) *la destruction d'épaves de navire*, l'une des activités les plus polluantes et les moins viables, dans laquelle il n'est fait aucun cas des droits et garanties des travailleurs ni de la plupart des préoccupations fondamentales en matière d'environnement; et ii) *les produits toxiques et dangereux* qui sont transportés sur de longues distances, souvent pour être déchargés dans des pays en développement;

d) **Renforcer et promouvoir le rôle central des autorités locales** – Il faut reconnaître le rôle essentiel joué par les collectivités locales dans la gestion de l'énergie et des transports. Les administrations locales peuvent se flatter d'une longue tradition de coopération entre les syndicats et la direction. Nous pouvons apporter une contribution utile en ce qui concerne la planification, la conception et la construction de villes et autres centres locaux, pour améliorer le rendement énergétique et assurer un accès équitable aux transports, en recourant à des facteurs qui sont en totalité ou en partie contrôlés par ces administrations. Les syndicats appuient la position du Conseil international pour les initiatives en matière d'environnement, selon laquelle les collectivités locales peuvent jouer un rôle central dans la production d'énergie et la mise en place de modes de transport moins polluants et plus viables.

IV. Priorités de la Commission du développement durable

20. *Les États Membres et les grands groupes doivent s'efforcer plus activement de promouvoir la Commission du développement durable comme force internationale et la Commission, pour sa part, doit continuer à montrer la voie en adoptant une position de principe concernant Action 21. Elle doit aussi continuer à promouvoir la participation des grands groupes (domaine où elle a fait oeuvre de pionnier), en mettant l'accent*

sur la contribution exceptionnelle qu'ils peuvent apporter. En conséquence, nous proposons à la Commission d'envisager les mesures suivantes pour sa session de 2001 :

a) *Encourager l'adoption de réformes dans les pays membres* : en particulier en mettant l'accent sur les changements d'orientation et les expériences réussies dans les États Membres qui jouent un rôle moteur;

b) *Promouvoir d'importantes réformes orientées vers le long terme* : par exemple, compte tenu de l'importance des transports pour les objectifs de Kyoto, les États Membres doivent s'efforcer immédiatement d'identifier des mesures quantitatives pour leur secteur des transports, qui contribueront à la réalisation des objectifs fixés;

c) *Établir un consensus avec les parties intéressées* : la Commission doit insister sur la participation du public aux travaux des organisations internationales qui s'occupent des questions d'énergie, de transport et d'établissements humains, en encourageant la pleine participation de la société civile, notamment des ONG et des syndicats;

d) *Promouvoir une nouvelle culture de coopération sur le lieu de travail* : la Commission doit promouvoir l'établissement de bonnes relations professionnelles comme moyen de renforcer le développement durable; par exemple, en reconnaissant les 3,3 millions de conventions collectives existant dans le monde qui attestent la coopération travailleurs/employeurs;

e) *Promouvoir les modèles de la prise de décisions démocratique sur le lieu de travail et au sein de la communauté* en soulignant les intérêts qu'ont les travailleurs et les communautés dans la planification, l'application, le contrôle et l'évaluation²¹ des politiques et programmes en matière d'énergie et de modes de transport durables;

f) *Orienter les flux financiers dans le secteur énergétique vers le financement de la transition et des autres coûts sociaux*, en particulier les flux générés par le secteur énergétique mondial, vers le financement de programmes de transition adéquats. Les travailleurs et leurs représentants doivent jouer un rôle central pour garantir que les fonds sont effectivement alloués et que

²¹ Large consensus qui s'est dégagé du débat de la Commission durable de 1999 consacré au tourisme.

les erreurs du passé concernant les programmes « d'ajustement » ne se reproduisent pas;

g) *Procéder à un examen critique de l'appui et des subventions* : le mouvement syndical exhorte la Commission à répondre aux demandes croissantes concernant un examen des subventions dans le domaine transport/énergie, car un nombre croissant d'études²² montre qu'un grand nombre d'entre elles vont directement à l'encontre de l'objectif du développement durable et que leur élimination entraînerait des réductions substantielles dans les émissions de gaz carbonique en même temps qu'elle stimulerait la croissance économique²³. L'examen devrait également déterminer les subventions et redevances établies pour des raisons judiciaires; par exemple, celles qui servent à promouvoir l'utilisation des transports publics ou des programmes de transition;

h) *Renforcer le rôle central du gouvernement* : les syndicats demandent à la Commission de promouvoir le rôle d'un secteur public fort et d'améliorer la réglementation, en adoptant également une approche volontaire en vue de la réalisation des objectifs du développement durable dans les domaines de l'énergie et des transports. Il est manifeste que les politiques gouvernementales doivent être renforcées par des systèmes d'inspection complétés par des évaluations sur le lieu de travail et des systèmes d'établissement de rapports, tant au niveau local que national;

i) *Promouvoir des stratégies de renforcement des capacités* : la Commission peut jouer un rôle important dans la promotion du renforcement des capacités dans les pays développés et les pays en développement, par l'éducation et l'information fondées sur des recherches rationnelles. Les travailleurs et les syndicats peuvent jouer un rôle dans la mise en place de capacités en matière de commerce, d'investissement, de technologie et de réglementation en tant que fondement des décisions à prendre en matière d'orientation;

j) *Associer le rapport « Revenu-pauvreté » au rapport « Énergie-transport »* : la Commission doit

²² Par exemple, voir OCDE, *Reforming Energy and Transport Subsidies*, 2000.

²³ Une étude des ministres européens des transports a montré qu'il était possible, dans le cadre du mécanisme de fixation des prix, des taxes et autres mesures financières, d'« internaliser » le coût de pratiques non viables et mentionner des cas où les subventions encouragent des types de services inappropriés.

continuer à promouvoir ces thèmes, qui constituent des éléments essentiels de la durabilité. Les évaluations sur le lieu de travail autour de ces thèmes peuvent faire en sorte que les mesures commerciales et les mesures prises par les autorités publiques soient liées à des programmes d'application concrets visant les points chauds et les groupes cibles.

k) *Promouvoir les nouveaux Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales*²⁴, compte tenu de l'augmentation considérable de l'autorité et de l'influence des sociétés multinationales dans les secteurs de l'énergie et des transports. Les syndicats ont participé à l'élaboration de ces principes et se félicitent qu'ils comprennent des procédures d'application, ainsi que des règles de publicité et des critères d'efficacité sur l'emploi et les relations professionnelles, la santé, la sécurité, la corruption, etc. Nous nous réjouissons de participer à l'examen en cours et à la mise en oeuvre;

l) *Promouvoir le rôle crucial des organisations internationales* : le mouvement syndical joue un rôle central à l'OIT et nous applaudissons les initiatives qu'il a prises récemment de mettre l'accent sur l'importance de la dimension sociale, dans la mesure où elle affecte les travailleurs et leur communauté. Nous considérons également le rôle que nous jouons à l'OCDE comme crucial et nous félicitons des possibilités qui nous ont été offertes récemment de participer aux travaux du PNUE, de l'OMS et aux réunions des ministres de l'environnement;

m) *Poursuivre des stratégies compte tenu de la détermination de la communauté internationale à effectuer des changements* : la Commission du développement durable a montré la voie dans le contexte international et doit continuer à encourager le changement, compte tenu des éléments suivants : principe « pollueur payeur », transparence, contrôle indépendant et respect des droits de l'homme. Elle doit continuer à :

- Promouvoir une gestion rationnelle de l'économie mondiale, compte tenu des préoccupations croissantes concernant les conséquences sociales de la mondialisation, la puissance des sociétés multinationales et la concentration des ressources, de l'influence et du pouvoir décisionnel;

²⁴ OCDE, *Principes directeurs à l'intention des entreprises multinationales*, 2000.

- Encourager l'intégration des politiques nationales en matière d'énergie et de transport dans le cadre des accords et protocoles internationaux, des mécanismes devant être mis en place, qui permettront aux consommateurs et aux gouvernements d'identifier les nations et les fournisseurs qui contreviennent aux normes du développement durable;
- Assurer le couplage des questions relatives à l'énergie, aux transports et aux ressources naturelles avec les politiques du travail; par exemple, par la promotion d'une coopération technique entre l'OMC et l'OIT, afin d'assurer l'intégration des normes sociales, y compris les normes du travail, dans toutes les activités commerciales;
- Encourager l'intégration des politiques en matière d'énergie et de transports dans d'autres domaines d'activité; en particulier l'utilisation des sols, la pauvreté, l'eau et l'énergie sur lesquels les États Membres se sont mis d'accord en 1992, de même que les accords issus de manifestations comme le Sommet social de Copenhague;
- Appeler l'attention de la communauté internationale sur la dimension sociale et une juste transition²⁵. La Commission a contribué à promouvoir l'appel lancé par le Secrétaire général de l'ONU en 1999, à l'appui des valeurs fondamentales dans le domaine des droits de l'homme, des normes du travail et des pratiques environnementales;

n) *Montrer la voie vers de nouvelles priorités sociales et économiques* : les problèmes du développement non durable dans les domaines de l'énergie et des transports ne seront jamais réglés pour les pays en développement ou les groupes économiquement désavantagés dans les nations industrialisées sans l'inclusion de priorités sociales et économiques. L'opposition du public au programme de la mondialisation a suscité des appels²⁶ en faveur de la détermination de règles commerciales bénéficiant aux pauvres du monde entier, en même temps qu'elles contribueraient

au développement durable. La Commission doit demander aux organismes internationaux de définir une voie vers la prospérité mondiale centrée sur les aspects suivants :

- Nouvelles méthodes de gestion des sociétés transnationales et de travail avec ces sociétés, s'inspirant du processus de l'OCDE pour réguler et contrôler leur conduite²⁷;
- Mesures à prendre concernant les règles commerciales à appliquer pour les pays les moins avancés pouvant être les plus touchés par les changements à effectuer pour améliorer la viabilité des secteurs de l'énergie et des transports;
- Modifications des politiques des organisations internationales, comme la Banque mondiale et le FMI, concernant les modalités relatives à l'allègement de la dette, par exemple en vue de la réduction de la pauvreté;
- Traitement différencié en faveur des pays les moins avancés, afin de leur permettre de protéger leurs intérêts; par exemple, mesures d'incitation visant à promouvoir les transferts de technologies appropriées;
- Utilisation de la puissance commerciale et du pouvoir d'investissement pour influencer le respect des droits de l'homme, des normes du travail et des normes concernant l'environnement.

21. Les syndicats ont acquis l'expérience, les compétences et la capacité organisationnelle nécessaires pour participer à la réalisation de tous les objectifs susmentionnés. Nous représentons un mouvement mondial, capable de coordonner les activités menées aux niveaux local et international en vue de l'instauration d'un monde durable, pacifique et juste.

²⁵ Note de la CSC à l'OCDE, Comité de liaison avec les organisations intergouvernementales, Paris, 1999.

²⁶ Ce sentiment a été exprimé dans *The Financial Times*. « If free trade is to serve its purpose, it must not result in a race to the bottom. Only negotiated, enforceable minimum standards can solve problems in basic areas like protecting workers and the environment ». R.E. Lighthizer, *FT*, 4-5 décembre 1999.

²⁷ OCDE, *Towards the Effective Implementation of the OECD Guidelines for Multinational Enterprises* [DAFFE/IME/WPG (99)].