

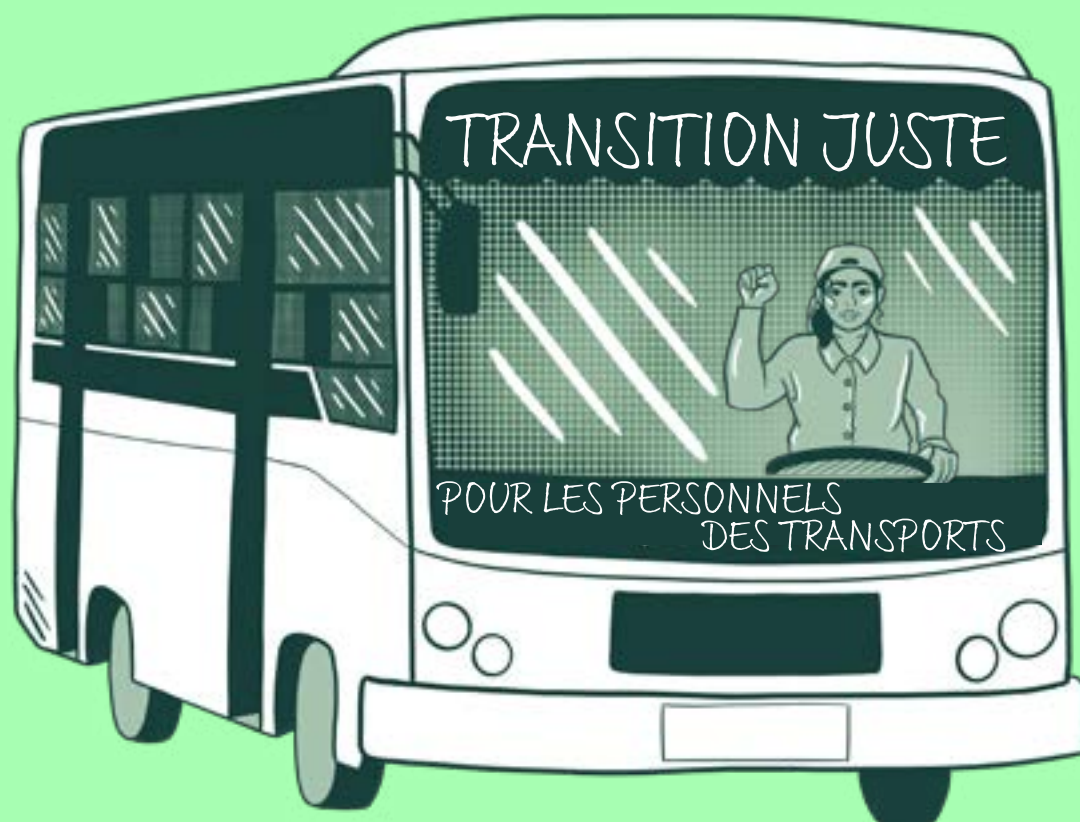


FÉDÉRATION
INTERNATIONALE
DES OUVRIERS
DU TRANSPORT



UNE TRANSITION JUSTE POUR LES PERSONNELS DES TRANSPORTS URBAINS

Problèmes et expériences
des syndicats de villes du Sud



SOMMAIRE

Remerciements	1
Résumé analytique	2
1. Introduction	3
Un aperçu de la transition juste	3
La transition juste dans le contexte des transports urbains	4
Les solutions gagnant-gagnant qui ne se concrétisent pas	7
Les prochaines étapes	11
2. Contextualiser la transition juste	12
L'incidence du changement climatique sur les travailleurs	12
Phénomènes météorologiques extrêmes	14
Inondations	16
Pollution atmosphérique	17
Sécheresses	17
La technologie n'offre pas à elle seule une solution complète	19
Les bus électriques ne sont pas une réponse suffisante à la crise climatique	20
Technologie de vente des billets : Les femmes laissées pour compte	26
3. Examen de situations spécifiques liées à la transition juste : un aperçu de chaque ville	28
Cebu, Philippines : Une transition juste initiée par les travailleurs : les coopératives de jeepneys à Cebu	28
Jakarta, Indonésie : Victoires et défis de la transition juste	31
Hyderabad, Inde : Le syndicat des travailleurs des plateformes se bat pour une électrification juste des véhicules de livraison et de transport de passagers	33
Santiago, Chili : Les vendeurs de billets de métro congédiés sont des travailleurs essentiels en période d'urgence climatique	36
Bogota, Colombie : La transition qui n'a pas eu lieu. Le retrait progressif des bus traditionnels et la difficulté à dépasser le stade des déclarations	38
Nairobi, Kenya : les travailleurs se préparent à une transformation électrique	40
4. Revendications nouvelles pour les travailleurs des transports urbains : 10 points pour une transition juste	43
1. Une transition juste vers une formalisation initiée par les travailleurs	44
2. Une transition juste tenant compte de l'égalité de genre	45
3. Un complément de salaire en cas de phénomène météorologique extrême	46
4. Une garantie d'emploi pour les travailleurs des transports urbains	46
5. Des prestations de pension pour les travailleurs proches de la retraite	47
6. La santé et la sécurité en tant que droit fondamental	47
7. Un contrôle démocratique des transports urbains	48
8. Les transports publics en tant que bien public	49
9. La souveraineté technologique	50
10. Un transfert modal vers les transports publics	51
5. Recommandations pour l'ITF : Développement et mise en œuvre de la stratégie	55
6. Conclusion	56
Annexe 1 - Le projet sur la transition juste	57
Annexe 2 - Méthodologie	59
Références	62

REMERCIEMENTS

Le présent rapport a été préparé dans le cadre du projet « Une transition juste dans les transports urbains », lancé par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) avec le soutien d'Open Society Foundations. Il a été rédigé par Bruno Dobrusin, coordinateur du projet et responsable des travaux de recherche.

Ce rapport n'aurait pas été réalisable sans les conseils et l'assistance du personnel de l'ITF : Alana Dave, Jeremy Anderson, Sangam Tripathy, Stephenson Kisingu, Ainara Navas, Jolanta Matanowska, Claire Clarke, James Bartholomeusz, Wol-san Liem, Jodi Evans, Baker Khundakji, Victor Figueroa, Ryan Hayes, Daniela Biocca, Luke Menzies et Edgar Diaz. Nous remercions tout particulièrement Rada Lewis et Elizabeth Niarhos pour leur travail créatif dans le cadre de ce projet.

La réalisation de ce projet a été rendue possible par la participation active des syndicats de six pays du Sud : NCTU (Philippines), IFAT (Inde), SPKA, SPTJ et SPDT (Indonésie), TAWU, BOTTAX et RAWU (Kenya), SNTT (Colombie), FESIMETRO (Chili). Chaque syndicat a travaillé avec des équipes locales de chercheurs qui ont apporté de précieuses informations et des conseils très utiles tout au long de l'étude : Benjamin Velasco (Philippines), Rakhi Sehgal (Inde), Heranisty Nasution (Indonésie), Erick Manga (Kenya), Daniel Hawkins (Colombie) et Andres Arce (Chili). Merci à Enung Yani Rukman pour avoir coordonné les activités à Jakarta.

Ce projet s'inscrit dans le cadre du programme Nos transports publics de l'ITF (*Our Public Transport*, OPT). Le programme OPT préconise un modèle social de transports publics, doté de droits en matière d'organisation et d'emploi pour les travailleurs, et exige que toute expansion des transports publics garantisse des emplois décents.

Mars 2022

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La notion de transition juste dans les transports urbains met l'accent sur le besoin d'apporter des changements qui réduisent les émissions de carbone tout en combattant les inégalités existantes. Pour relever les défis du changement climatique de manière juste, nous devons prendre en compte les conséquences sur la sécurité et le bien-être des travailleuses et des travailleurs des transports urbains, sur les communautés qui dépendent des transports urbains, et impliquer les syndicats afin de s'assurer que l'expérience, les opinions et les revendications des personnels soient entendues dans le cadre du processus. Ce projet s'est appuyé sur une méthodologie de recherche-action participative (RAP) afin d'associer les salariés des transports urbains dans six villes du Sud : Nairobi (Kenya), Bogota (Colombie), Hyderabad (Inde), Santiago (Chili), Cebu (Philippines) et Jakarta (Indonésie). Les travailleurs ont discuté de leurs expériences vécues, ont proposé un cadre collectif de transition juste et agissent à présent afin de faire de ce cadre une réalité.

Deux processus interdépendants affectent les travailleuses et les travailleurs des transports urbains et justifient une action en faveur de la transition juste : le changement climatique par la répétition de phénomènes météorologiques extrêmes et les évolutions technologiques mises en œuvre pour rendre les systèmes de transport urbain durables. Le rapport met en lumière les répercussions de ces phénomènes météorologiques extrêmes, inondations, pollution atmosphérique et sécheresses, sur les travailleurs, en particulier les femmes et les jeunes travailleurs qui occupent souvent les emplois les plus précaires et sont le moins bien protégés. Sont également mis en exergue les effets de deux changements technologiques souvent présentés comme étant liés à la lutte contre le changement climatique : l'expansion des bus électriques et l'introduction de la distribution automatique de billets.

Le cadre de transition juste initiée par les travailleurs pour les transports urbains est la réponse apportée à ces processus. Ce cadre aborde les changements immédiats et systémiques indispensables pour faire face à la crise climatique et combattre les inégalités. Le cadre comprend les dix points suivants :

- 1. LA FORMALISATION**
- 2. UNE TRANSITION JUSTE TENANT COMPTE DE L'ÉGALITÉ DE GENRE**

- 3. UN COMPLÉMENT DE SALAIRE EN CAS DE PHÉNOMÈNE MÉTÉOROLOGIQUE EXTRÊME**
- 4. UNE GARANTIE DE L'EMPLOI**
- 5. DES PRESTATIONS DE PENSION POUR LES TRAVAILLEURS PROCHES DE LA RETRAITE**
- 6. LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ EN TANT QUE DROIT FONDAMENTAL**
- 7. UN CONTRÔLE DÉMOCRATIQUE DES TRANSPORTS URBAINS**
- 8. LES TRANSPORTS PUBLICS EN TANT QUE BIEN PUBLIC**
- 9. LA SOUVERAINETÉ TECHNOLOGIQUE**
- 10. UN TRANSFERT MODAL VERS LES TRANSPORTS PUBLICS**

La crise climatique ne se résume pas aux émissions de carbone. Il s'agit d'une crise systémique, socio-économique et environnementale. Les solutions doivent répondre aux besoins spécifiques du travail quotidien (incitations salariales pour les travaux dangereux, protection de la sécurité sociale) et aux changements systémiques que les villes doivent adopter (transfert modal vers les transports publics, renforcement des transports publics et de leur exploitation, démocratisation des transports).

Le cadre de transition juste élaboré dans le contexte de ce projet s'appuie sur les luttes que les travailleurs et les syndicats mènent sur le terrain. Les luttes en faveur de la formalisation du travail, de l'égalité des sexes, de bonnes conditions de travail et de meilleurs salaires sont inextricablement liées à la nécessité de s'attaquer à la crise climatique. Les travailleuses et les travailleurs sont tout à fait conscients de ces liens. Il est temps que les employeurs, les gouvernements et les institutions financières internationales le comprennent également, en écoutant la voix de celles et ceux qui vivent au quotidien les conséquences de l'urgence climatique.

1. INTRODUCTION

UN APERÇU DE LA TRANSITION JUSTE

La transition juste est un sujet controversé dans le domaine de la politique climatique. Issue du mouvement syndical aux États-Unis, elle découle de la nécessité de pallier les effets de la dégradation de l'environnement sur les travailleurs et les communautés, en s'efforçant de concilier différentes préoccupations socio-environnementales. Jusqu'au milieu des années 2000, le concept, comme les politiques afférentes, étaient ancrés dans les luttes des travailleuses et des travailleurs et des communautés autour des sites de production. Le concept s'est étendu au mouvement syndical, aux mouvements sociaux, aux gouvernements et aux entreprises¹. Depuis l'accord de Paris de 2015, la transition juste fait partie intégrante de la Convention officielle des Nations Unies sur les changements climatiques, et les gouvernements ont dû l'inclure dans leurs contributions déterminées au niveau national².

Grâce au militantisme syndical en la matière, l'Organisation internationale du Travail (OIT) a publié un outil concret permettant de négocier les transitions justes, les « Principes directeurs pour une transition juste³ ». Ces principes ont vocation à servir de cadre d'orientation pour les processus de transition juste, mettant l'accent sur une compréhension commune entre syndicats, employeurs et gouvernements. Les principes directeurs soulignent la nécessité du dialogue social comme pilier essentiel des processus de transition, en renforçant le rôle de la négociation collective tout au long du processus. Ils mettent en avant une approche économique globale, dans laquelle une transition spécifique doit être cohérente avec les objectifs économiques, sociaux et environnementaux plus généraux. Les principes directeurs attirent également l'attention sur le fait que le processus de négociation doit prévoir des cadres qui prennent en compte le développement macroéconomique, la santé et la sécurité au travail, ainsi que les politiques de promotion de la sécurité sociale et du développement des compétences. La transition juste figure dans différentes propositions de politiques syndicales et forums syndicaux depuis des décennies.

Les deux acceptions les plus courantes du concept de « transition juste » se préoccupent en particulier de savoir pour qui la transition est nécessaire. Sweeney et Treat⁴ établissent une différence entre une approche « axée sur les travailleuses et les travailleurs » et une approche visant un changement sociétal. Dans le cas de la transition juste « axée sur les travailleuses et les travailleurs », ils expliquent qu'il s'agit d'un terme permettant de souligner les préoccupations relatives aux effets probables des politiques climatiques et environnementales sur des catégories spécifiques de travailleurs. La deuxième acception de la transition juste, fondée sur un changement de pouvoir sociétal, fait référence à l'usage croissant du terme pour expliquer les évolutions socio-économiques plus larges et plus profondes qui sont nécessaires pour transformer la société et passer à une économie à faible émission de carbone. Ces deux catégories d'approches syndicales de la transition juste s'influencent mutuellement et se complètent. À l'instar du contexte du cadre de transition juste présenté dans ce rapport, **il existe des exigences spécifiques, axées sur les travailleuses et les travailleurs, conjuguées à des revendications profondes qui remettent en question le statu quo dans les villes.**

Le large éventail d'interprétations de la transition juste a eu pour effet de dissocier le concept de son potentiel de transformation. **La transition juste est censée représenter les expériences vécues sur le terrain : la vision et les aspirations du mouvement ouvrier et des communautés de première ligne touchées par le changement climatique.** Les vagues références des gouvernements et des entreprises à la transition juste ont dépolitisé le concept. L'objectif de ce projet, que traduit le présent rapport, est de re-politiser la transition juste dans le contexte des transports urbains, en proposant un cadre qui opère une réelle transformation en tenant compte des réalités des travailleuses et des travailleurs dans les villes du Sud.

1 <https://bteam.org/our-thinking/news/join-the-business-pledge-for-just-transition-and-decent-green-jobs>

2 Pour une analyse détaillée des éléments de transition juste dans les CDN, voir https://link.springer.com/referenceworkentry/10.1007/978-3-030-22759-3_221-1

3 OIT 2015, [Principes directeurs pour une transition juste](#)

4 Sweeney et Treat (2018). Trade unions and just transition.

LA TRANSITION JUSTE DANS LE CONTEXTE DES TRANSPORTS URBAINS

L'étude de la transition vers des émissions à faible teneur en carbone tient rarement compte des personnels du secteur des transports urbains, qui sont les plus exposés. Le personnel des secteurs de la production et de la distribution d'énergie, tout comme leurs secteurs en question, ont plus particulièrement retenu l'attention dans les débats sur le climat, notamment ceux portant sur la transition juste. Mais le changement climatique et les politiques mises en œuvre par les gouvernements ont une incidence directe sur les travailleuses et les travailleurs des transports urbains, affectant leur manière de travailler, leur capacité à conserver un emploi, et sur l'accès aux services des communautés qui bénéficient de leur travail.

Les personnels des transports urbains sont concernés par trois processus interdépendants : le changement climatique, notamment les phénomènes météorologiques extrêmes de plus en plus courants, affecte leur vie quotidienne sur le lieu de travail et à domicile ; les solutions technologiques au changement climatique (comme les véhicules électriques, en particulier les bus électriques) privent la main-d'œuvre de travail, notamment les travailleuses et les travailleurs des transports informels ; et l'intensification des politiques néolibérales, justifiant la mise en œuvre de nouveaux systèmes de transport urbain, aggrave les conditions de travail précaires.

Les personnels subissent les conséquences des événements climatiques extrêmes sans protection appropriée, sans stratégie d'atténuation, tandis que les politiques d'adaptation au climat conduisent à la perte de leur emploi. Ces trois processus sont plus marqués pour les femmes et les jeunes travailleurs, qui occupent les emplois les plus précaires dans le système de transport et sont les plus exposés aux phénomènes climatiques extrêmes. Cette situation de vulnérabilité et d'instabilité rend d'autant plus nécessaire de coopérer à un cadre de transition juste, en coordonnant les divers aspects, qui apporte des réponses aux multiples processus interdépendants que connaissent les personnels des transports urbains.

Alors qu'existe un fort courant en faveur de la réduction des émissions dans le secteur des transports, qui **représente 21 % des émissions mondiales de carbone**, les travailleuses et travailleurs qui assurent le fonctionnement des systèmes de transport et les communautés qu'ils desservent sont souvent les grands oubliés des plans des gouvernements et des employeurs. L'amélioration et le développement des transports urbains sont souvent présentés comme un scénario

« gagnant-gagnant » pour le climat, l'emploi et la santé globale des villes. Toutefois, en ayant omis d'associer directement les personnels et leurs organisations, leurs positions ont été écartées et aucun débat interne portant sur la question n'a été organisé au sein des syndicats eux-mêmes. Certains des syndicats impliqués dans ce projet avaient déjà discuté de la transition juste, en termes généraux. Mais seul le NCTU aux Philippines a abordé la question dans le contexte du transport urbain, et plus précisément en lien avec les mutations que connaissent les emplois dans ce secteur.

« **IL SERA DIFFICILE DE RÉDUIRE SENSIBLEMENT LES ÉMISSIONS SANS INVESTIR MASSIVEMENT DANS LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT PUBLIC. »**

La question de la transition juste pour les transports urbains est un sujet controversé car les transports publics tiennent une place de choix dans toute stratégie climatique. Il sera difficile de réduire sensiblement les émissions sans investir massivement dans les infrastructures et les opérations de transport public. Selon le dernier rapport *World Energy Outlook* de l'Agence internationale de l'énergie (AIE), pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris, maintenir le réchauffement en dessous de 1,5° C et éviter ainsi un changement climatique catastrophique, les émissions cumulées en équivalent carbone du transport urbain de passagers doivent diminuer d'environ 54 gigatonnes au cours des 30 prochaines années par rapport à la tendance actuelle⁵.

Dans le monde entier, les villes mettent en œuvre de nouveaux programmes visant à réduire les émissions en transformant les transports urbains⁶. Il s'agit souvent de la mise en service de véhicules électriques, de systèmes de bus à haut niveau de service (BRT), de l'automatisation de certaines fonctions au sein du système de transport, notamment la billetterie, et de la concentration des opérations dans des entreprises moins nombreuses (mais plus grandes)⁷.

5 AIE, *Net Zero by 2050*.

6 Voir *Seizing the Urban Opportunity, 2021*

7 Voir les précédentes études de l'ITF sur les systèmes de BRT, notamment celles portant sur Nairobi et Dakar : <https://www.itfglobal.org/fr/sector/urban-transport/bus-%C3%A0-haut-niveau-de-service-brt>

Bien que ce processus ait lieu dans le monde entier, les villes du Sud le vivent différemment de celles du Nord en raison de deux facteurs majeurs :

1.

Une grande partie de la population préfère se déplacer à pied plutôt que d'utiliser les transports publics (bien que l'utilisation de la voiture individuelle soit en hausse).

2.

Les formes de transport les plus populaires et les moins coûteuses reposent sur la main-d'œuvre informelle⁸. La dynamique ainsi créée est différente pour les gouvernements et les employeurs lorsqu'il s'agit de mettre en œuvre de nouveaux systèmes de transport urbain, ainsi que pour les syndicats de transport qui organisent les travailleuses et travailleurs du secteur.

Tout cadre de transition juste pour le transport urbain dans les pays du Sud doit tenir compte de ces deux réalités distinctes.

Ces dynamiques s'inscrivent dans deux contextes : les personnels des transports urbains ont vécu des transitions par le passé (parfois au cours des dernières années) ; et ces transitions n'étaient pas équitables et ne tenaient pas compte de l'avis des travailleuses et des travailleurs. Les personnels sont sceptiques face aux annonces qui parlent de milliers de nouveaux emplois et de la « transformation » du système de transport, car ils les ont déjà entendues par le passé et ont été écartés de ces discussions.

« NOUS AVONS DÉJÀ VÉCU DES TRANSITIONS AUPARAVANT. DANS LES TRAINS, NOUS SOMMES PASSÉS DU CHARBON AU DIESEL ET MAINTENANT À L'ÉLECTRICITÉ. LE RECYCLAGE DE LA MAIN-D'ŒUVRE ET LA MODERNISATION DU MATÉRIEL ONT FAIT L'OBJET DE CHANGEMENTS CONSTANTS. ON PEUT DIRE QUE CHAQUE TRANSITION S'EST TRADUITE PAR UNE RÉDUCTION DES EMPLOIS, PAR LA SUPPRESSION DE CERTAINES TÂCHES VITALES POUR LE SERVICE, ET A RENDU LES CONDITIONS DE TRAVAIL PLUS PRÉCAIRES. »

Un cheminot, Santiago du Chili

Du point de vue des syndicats et des travailleurs, les transitions précédentes ont mis en péril les moyens de subsistance tout en donnant la priorité au profit. Les personnels étaient foncièrement opposés aux plans de réorganisation en raison des pressions exercées pour subordonner les intérêts des travailleurs à ceux du capital⁹.

La crise climatique ne modifie que légèrement cette perception. Les travailleuses et les travailleurs réclament des stratégies d'adaptation et d'atténuation pour faire face aux effets inéluctables des phénomènes météorologiques extrêmes, des inondations, des vagues de chaleur et de la pollution atmosphérique. Toutefois, cela ne peut se faire au prix de pertes d'emplois.

« LES TRAVAILLEURS ONT BESOIN DE STRATÉGIES POUR FAIRE FACE AUX EFFETS INÉLUCTABLES DES PHÉNOMÈNES MÉTÉOROLOGIQUES EXTRÊMES. »

L'absence de consultations préalables renforce les craintes du personnel face aux changements récents et explique le scepticisme des syndicats qui craignent que les travailleurs ne soient consultés qu'une fois les décisions prises.

« LES TRAVAILLEURS DU SECTEUR DES TRANSPORTS N'ONT PAS ÉTÉ ASSOCIÉS À LA PLANIFICATION URBAINE. NOS BESOINS DANS LE CONTEXTE DU CHANGEMENT CLIMATIQUE NE FONT PAS L'OBJET DE MESURES ADÉQUATES OU NE SONT PAS PRIS EN CONSIDÉRATION. [AINSI, PAR EXEMPLE,] BIEN QUE LA PLUPART D'ENTRE NOUS EXERCENT DANS LES TERMINAUX DE BUS, IL N'EXISTE AUCUNE STRUCTURE POUR NOUS PROTÉGER DES FORTES PLUIES ET DES CHALEURS EXTRÊMES. »

Un travailleur des transports informels, Nairobi, Kenya

La justice climatique et les transitions justes s'articulent autour de quatre idées fondamentales :

1.

La justice procédurale (s'assurer que toutes les personnes concernées sont impliquées dans le processus) ;

2.

La justice distributive (celles et ceux qui ont le moins devraient bénéficier le plus de la transformation) ;

3.

La justice de reconnaissance (s'assurer que celles et ceux qui n'ont pas été impliqués dans le passé sont désormais représentés) ;

4.

La justice réparatrice (il s'agit également de réparer les injustices passées)¹⁰.

8 <https://www.lse.ac.uk/cities/publications/blogs/mobility-for-the-masses>

9 Bela Galgoczi (2020)

10 Pour de plus amples explications sur ces différents éléments, voir les [travaux de l'UCL sur la question](#)

Ces éléments étaient à la fois explicites et implicites dans les conversations qu'ont eu les travailleurs des transports urbains dans les villes qui ont participé à ce projet, et ils inspirent le cadre qui en est issu.

L'une des premières conclusions du projet est que, étant donné la complexité des processus impliqués et le contexte dans lequel les transformations se déroulent dans le monde, **une transition juste dans les transports urbains ne doit pas se limiter à la crise du carbone**. Pour faire face à la crise climatique, il faut s'attaquer aux inégalités existantes dans les systèmes de transport urbain

comme ailleurs, qui, bien souvent, se perpétuent et s'intensifient par l'adoption de politiques qui ne considèrent le problème que sous l'angle des émissions. Il convient d'adopter une approche globale, en examinant toutes les questions.

« **LA TRANSITION JUSTE DOIT ÊTRE PERÇUE COMME UN MOYEN DE SORTIR DES INÉGALITÉS, ET PAS SEULEMENT DE LA CRISE DU CARBONE.** »



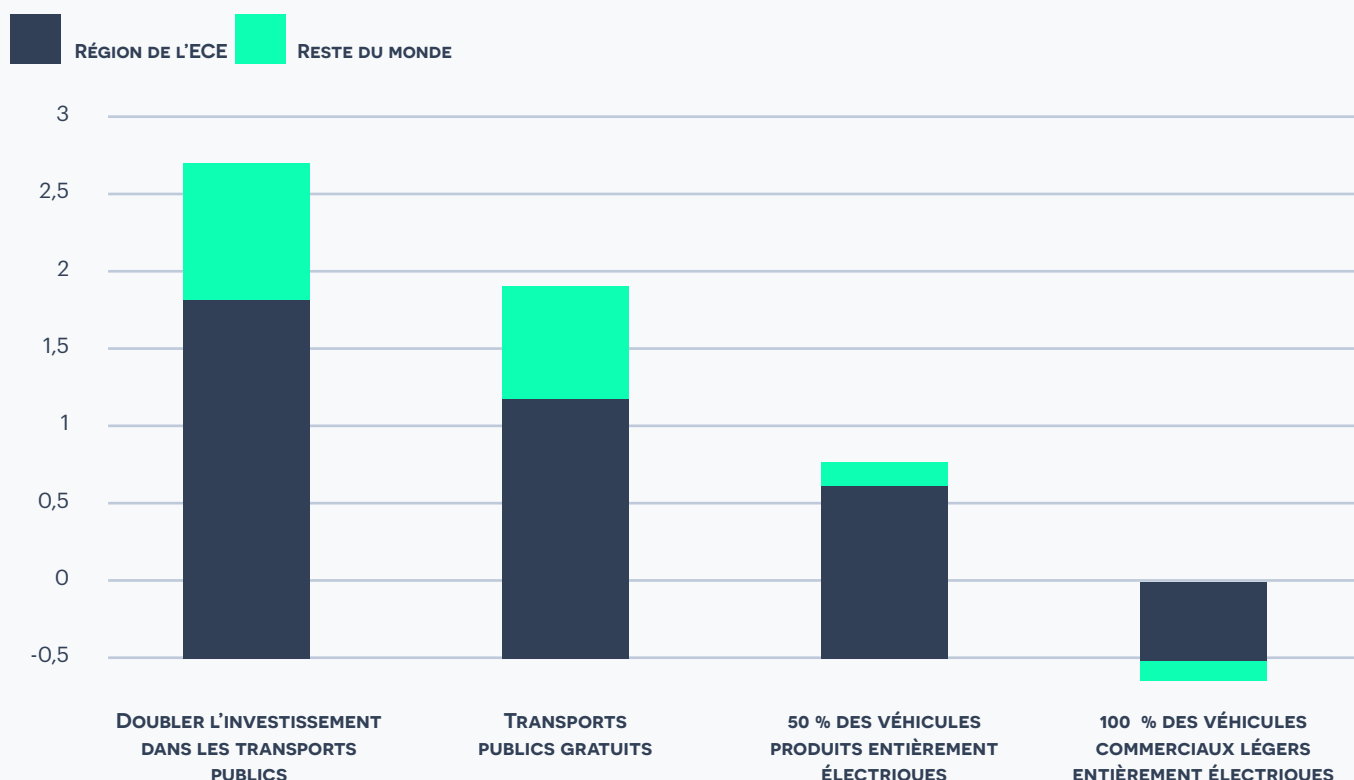
Rassemblement « Nos emplois, notre planète, nos transports publics » à Jakarta, Novembre 2021 | Crédit : SPKA

LES SOLUTIONS GAGNANT-GAGNANT QUI NE SE CONCRÉTISENT PAS

L'extension des transports publics est l'une des solutions « gagnant-gagnant » qui pourrait conjointement améliorer l'accès et les services au profit des communautés, créer des millions d'emplois et réduire les émissions de carbone. Tout le monde s'accorde à penser que les villes et les transports publics joueront un rôle central dans la relance après la crise du Covid-19. Qu'il s'agisse des investissements dans la mobilité durable, du renforcement du rôle des transports publics ou de l'électrification, ces débats ont souvent porté sur le potentiel du secteur des transports à fournir des emplois verts, à réduire les émissions et à faciliter l'accès dans le monde post-Covid.

L'OIT a publié un rapport soulignant l'énorme potentiel en termes d'emplois et de réduction des émissions si nous doublons les investissements dans les transports publics et l'électrification. Le rapport examine quatre stratégies possibles, dont l'une, essentielle, consiste à rendre les transports publics gratuits. Le potentiel de création d'emplois est immense. Le rapport est particulièrement précieux car il parle de création « nette » d'emplois. Il est, en effet, courant de voir des données chiffrées globales qui ne tiennent pas compte des emplois perdus dans les secteurs traditionnels du transport, comme l'ont montré les évaluations de l'impact sur la main-d'œuvre de l'ITF pour Dakar et Nairobi¹¹.

Figure 1.
 Création nette d'emplois (en millions) dans le secteur des transports selon chacun des scénarios modélisés dans l'étude de la CEE-ONU/BIT



Source : Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe et BIT, 2020.

¹¹ Voir les [Rapports d'enquête d'évaluation de l'impact sur la main-d'œuvre à Nairobi et à Dakar](#)

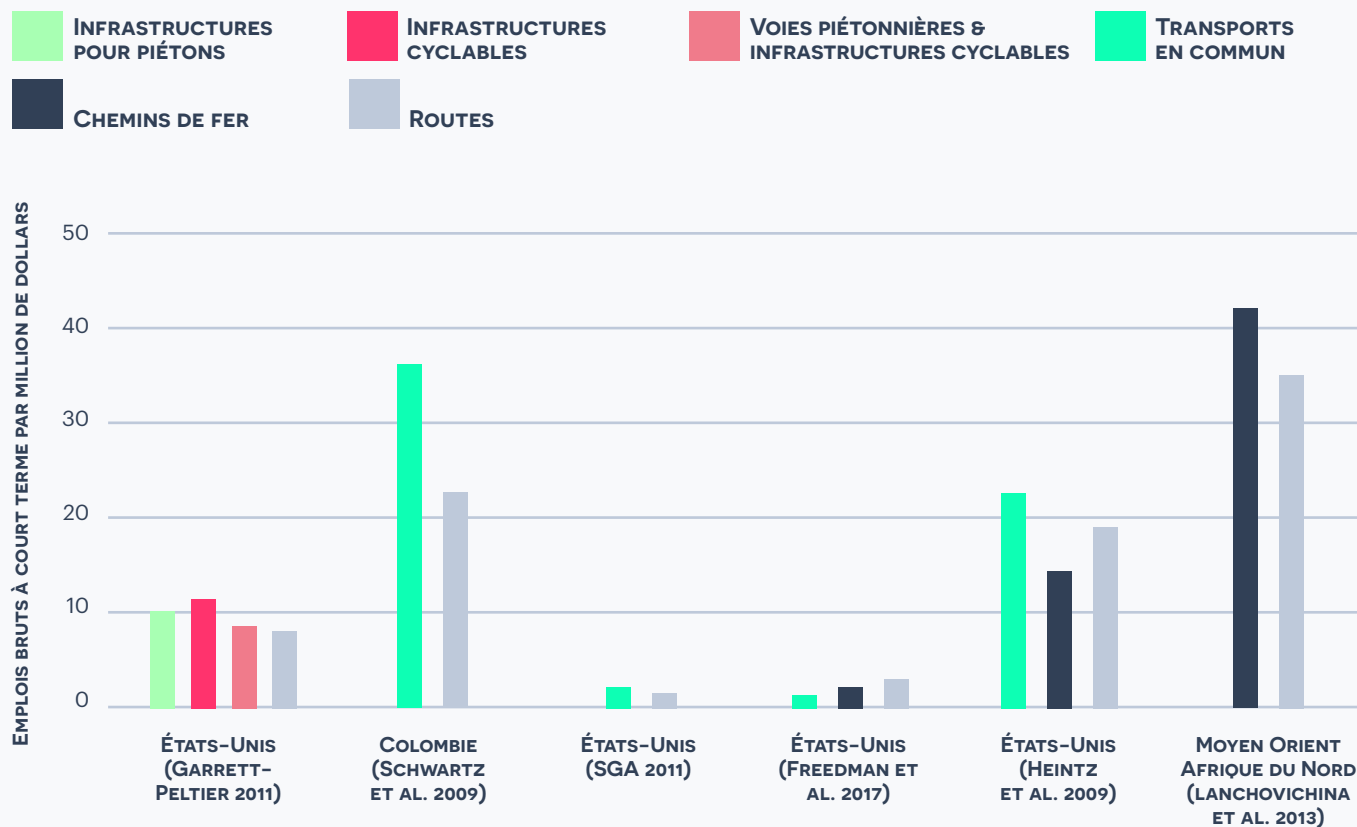
De même, avant la COP26, le World Resources Institute (WRI) a lancé une étude, en collaboration avec la Confédération syndicale internationale (CSI), intitulée *The Green Jobs Advantage*, qui met en évidence les avantages par dollar investi dans les emplois verts par rapport aux investissements dans les combustibles fossiles. **Pour chaque million de dollars, les investissements dans les transports publics créent 1,4 fois plus d'emplois que la construction de routes**¹².

Le rapport *Pour que la COP26 marque un tournant*¹³, à l'initiative conjointe de l'ITF et de C40 Cities, avance un argument similaire. Le rapport précise que :

« **DE NOUVELLES MODÉLISATIONS RÉALISÉES DANS CINQ VILLES À TRAVERS LE MONDE MONTRENT QU'INVESTIR DANS LES TRANSPORTS PUBLICS AU NIVEAU NÉCESSAIRE POUR LIMITER LE RÉCHAUFFEMENT PLANÉTAIRE À 1,5 °C PERMETTRAIT DE CRÉER PLUS DE 650 000 NOUVEAUX EMPLOIS DE QUALITÉ DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN AU SEIN DES VILLES CONSIDÉRÉES, ET 650 000 EMPLOIS SUPPLÉMENTAIRES À L'ÉCHELLE MONDIALE.** »

Cela pourrait profiter en particulier aux villes du Sud, où la dépendance aux transports publics est plus forte et où les transports publics informels dominent le paysage.

Figure 2. Emplois par million de dollars dans les transports publics par rapport aux routes



Source : WRI/CSI 2021

¹² WRI/CSI 2021.

¹³ <https://www.itfglobal.org/fr/reports-publications/rapport-c40itf-pour-que-la-cop26-marque-un-tournant>

De même, des investissements dans l'extension des modes de transport urbain propres sont réalisés dans les villes qui ont participé à ce projet :

- Au Kenya, la Nairobi Metropolitan Transport Authority promet de créer des milliers de nouveaux emplois grâce à l'électrification des bus et a commencé à tester des couloirs BRT réservés aux bus électriques dans la ville¹⁴. Cette initiative s'appuie sur un engagement antérieur promettant que les couloirs BRT seraient créateurs d'emplois.
- À Bogota, en Colombie, la municipalité a annoncé l'introduction de plus de 400 bus électriques (avec d'autres à venir) pour assainir l'air de la ville et créer des milliers d'emplois¹⁵.
- À Jakarta, en Indonésie, l'une des administrations municipales s'exprimant le plus ouvertement sur le sujet promet d'offrir une desserte de transport public à moins de 500 mètres de 95 % des habitations d'ici 2022, de mettre en service 14 000 bus électriques et de porter la part des transports publics à 60 % d'ici 2030, tout en mettant en avant le potentiel de création d'emplois de ces mesures.
- À Santiago du Chili, l'administration du métro étend les lignes de métro à travers la ville, avec le potentiel de création d'emplois que cela implique¹⁶.
- À Hyderabad, en Inde, le gouvernement de l'État s'est engagé à développer l'adoption de véhicules électriques, en augmentant les aides aux conducteurs qui souhaitent passer à ce type de véhicules.
- À Cebu, aux Philippines, l'administration locale déploie le programme de modernisation des véhicules de services collectifs et construit de nouvelles lignes de BRT dans la ville¹⁷.

Les estimations comme celles qui figurent dans les rapports ci-dessus, et celles annoncées dans différentes villes, donnent une image globalement positive des investissements dans les transports publics. Ces investissements créent des emplois de qualité, réduisent les émissions de carbone et contribuent au bien-être général de la société.

Le problème est que l'on ne peut tenir pour acquis que les bénéfices des nouveaux emplois seront répartis équitablement. Si des emplois sont créés grâce à la mise en œuvre de nouvelles technologies ou de nouveaux systèmes, de nombreux emplois sont également perdus dans le processus. Les travailleuses et les travailleurs qui bénéficient des nouveaux emplois ne sont souvent pas celles et ceux qui sont déjà employés ou qui doivent être prioritaires dans le processus. Les travailleuses ne bénéficient pas du soutien nécessaire pour saisir les nouvelles opportunités. Les jeunes travailleurs deviennent de plus en plus précaires avec l'émergence des nouvelles technologies. Il s'agit là de disparités peu étudiées entre les situations réelles et les chiffres présentés par les gouvernements et les employeurs. Elles sont au cœur du débat sur la transition juste dans les transports urbains. Et les personnels des transports urbains en sont bien conscients.

« SI DES EMPLOIS SONT CRÉÉS GRÂCE À LA MISE EN ŒUVRE DE NOUVELLES TECHNOLOGIES, DE NOMBREUX EMPLOIS SONT ÉGALEMENT PERDUS DANS LE PROCESSUS. »

Les gouvernements, les organismes de financement et les employeurs préconisent de plus en plus l'idée d'une transition juste dans le cadre de ces transformations. Mais la transition juste qu'ils encouragent ne tient aucunement compte des aspects liés à la justice en faveur des travailleuses et du climat : elle n'aborde pas la question de savoir qui gagne, qui perd, comment cela se passe et, surtout, pourquoi. Le discours officiel dissocie le concept de transition juste des expériences et perspectives des travailleuses et des travailleurs, en mettant l'accent sur le rôle de la mutation technologique. En bref, ce discours présente une transition juste dépouillée de sa nature intrinsèquement politique qui peut donner lieu à une levée de boucliers de la part de celles et ceux qui en subissent les conséquences (négatives).

L'électrification des transports urbains en est un bon exemple. L'empressement à présenter de nouvelles flottes de bus électriques, de véhicules électriques à deux ou trois roues et de taxis électriques s'est souvent heurté à des réalités sur le terrain qui contredisent le discours. Dans la ville de Bogota, l'administration locale a commencé à déployer la plus grande flotte de bus électriques en dehors de la Chine, sans impliquer de manière significative les syndicats des transports publics, les communautés ou les exploitants actuels. Cette situation a entraîné des retards dans la mise en œuvre, ainsi que le licenciement d'environ 6 000 travailleurs du système de bus traditionnel¹⁸. Alors que le syndicat a fait pression pour négocier une transition équitable, la municipalité a insisté sur le fait qu'elle n'emploie pas directement les

14 <https://nairobewire.com/2021/11/nairobi-set-for-piloting-of-electric-buses.html>

15 <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/primer-lote-de-483-buses-electricos-en-bogota>

16 <http://www.diarioestrategia.cl/texto-diario/mostran/2626753/hacienda-extension-linea-3-metro-obras-como-esta-permiten-crear-empleos>

17 <https://www.pna.gov.ph/articles/1131588>

18 Voir les détails de l'étude de cas spécifique sur Bogota dans la section 3.

travailleurs et que l'intégration des conducteurs actuels dépendra des besoins des opérateurs privés.

À ce jour, les opérateurs privés éprouvent des difficultés à embaucher le nombre de conducteurs de bus électriques dont ils ont besoin pour démarrer leurs activités.

« LE DISCOURS OFFICIEL DISSOCIE LE CONCEPT DE TRANSITION JUSTE DES TRAVAILLEUSES ET DES TRAVAILLEURS, EN METTANT L'ACCENT SUR LE RÔLE DE LA MUTATION TECHNOLOGIQUE. »

Le secteur des transports urbains est en retard sur les discussions concrètes concernant une transition juste. Alors que la production d'électricité a monopolisé les débats, le transport représente également un niveau d'émissions important, et il connaît une mutation plus rapide que le secteur de l'électricité. Le retrait progressif des véhicules à combustion, l'introduction de véhicules électriques à batterie, ainsi que le rôle central du transport dans les débats sur la pollution atmosphérique ont fait de ce secteur un acteur clé.



Rassemblement « Nos emplois, notre planète, nos transports publics » à Jakarta, Novembre 2021 | Crédit : SPKA

LES PROCHAINES ÉTAPES

L'entrée en service de tels véhicules représente une situation complexe pour les travailleuses et les travailleurs des transports urbains. Les gouvernements, les organismes de financement et les employeurs encouragent des changements qui affectent directement les travailleurs, sans tenir compte des répercussions sur l'emploi (tant positives que négatives) et sans les impliquer dans la prise de décision. Les transformations avancent à un rythme rapide. Des milliers de bus électriques sont mis en service ; les distributeurs automatiques de billets mettent des milliers d'employés au chômage ; les couloirs de BRT s'étendent au détriment des travailleurs des transports informels.

Le cadre de transition juste découlant de ce projet est conforme à ce que Sean Sweeney et John Treat appellent une approche de la transition juste basée sur le « changement social ». Selon leurs propres termes :

« POUR FAIRE FACE À L'INSTABILITÉ CLIMATIQUE ET À SES CONSÉQUENCES, DE SÉRIEUSES TRANSFORMATIONS SOCIALES ET ÉCONOMIQUES SERONT NÉCESSAIRES – DES CHANGEMENTS QUI DEVRONT ÊTRE À LA FOIS RAPIDES ET RADICAUX, SI L'ON SOUHAITE SÉRIEUSEMENT ATTÉNUER L'INCIDENCE DES ÉMISSIONS (POUR LIMITER PLUS ENCORE LES DOMMAGES AUX SYSTÈMES CLIMATIQUES DE LA PLANÈTE), ET AIDER LES COMMUNAUTÉS À S'ADAPTER AUX CONSÉQUENCES IRRÉVERSIBLES DU RÉCHAUFFEMENT (PAR LES ÉMISSIONS DÉJÀ REJETÉES). CETTE ÉVOLUTION DE L'USAGE TRADUIT L'IDÉE DE PLUS EN PLUS CLAIRE ET EXPLICITE QUE LA TRANSITION VERS UNE SOCIÉTÉ FUTURE DURABLE IMPLIQUERA UNE TRANSFORMATION PROFONDE DE LA SOCIÉTÉ ACTUELLE. »¹⁹

De même, des alliances de groupes communautaires, d'universitaires et de syndicats en Afrique du Sud se réfèrent au concept de « profondes transitions justes », pour lequel la justice climatique est au cœur de tout plan de transition juste, qui remet en question les relations de pouvoir existantes et qui place le contrôle public au cœur du processus²⁰.

Dans les sections suivantes, le rapport met en lumière les expériences des villes qui ont participé à ce projet.

La section 2 présente une analyse des effets du changement climatique sur les travailleurs des transports urbains, ainsi que les conséquences des solutions technologiques, en se polarisant sur les bus électriques et l'automatisation des distributeurs de billets. Ces deux aspects poussent les employés et les communautés à s'engager dans la crise climatique et à proposer des réponses fondées sur leurs réalités.

La section 3 présente une étude de cas pour chacune des villes participantes, en mettant en évidence les différents aspects de la transition et les effets sur un vaste groupe de travailleuses et de travailleurs.

La section 4 établit un cadre pour une transition juste dans les transports urbains qui intègre les demandes du personnel sur le terrain. Ces dix points d'accord reposent sur une conjugaison d'éléments liés à la transition juste spécifiques, associés au lieu de travail, et de mutations sociétales plus vastes et plus profondes qui sont nécessaires.

La section 5 propose des recommandations pour l'ITF et ses affiliés pour l'avenir.

La section 6 conclut avec quelques remarques finales.

Toutes les villes participant au projet ont adhéré à cette vision commune : les passagers et les communautés qui dépendent des transports publics sont aussi importants que les travailleuses et les travailleurs. **Par conséquent, il ne s'agit pas uniquement de s'engager à transformer leurs lieux de travail et leurs emplois, face à l'urgence climatique. Il s'agit aussi de s'allier avec la communauté, notamment les salariés d'autres secteurs, pour transformer le système de transport urbain.** Ainsi, le cadre de transition juste qui découle de ce projet s'inscrit dans le contexte de la justice climatique.

¹⁹ Sweeney et Treat (2018). Trade unions and just transition.

²⁰ https://www.safsc.org.za/wp-content/uploads/2020/08/Final-Climate-Justice-Charter_EN_August2020.pdf

2. CONTEXTUALISER LA TRANSITION JUSTE

L'INCIDENCE DU CHANGEMENT CLIMATIQUE SUR LES TRAVAILLEURS

Tous les ateliers qui ont contribué à cette étude ont établi un lien entre le changement climatique et les risques pour la santé et la sécurité des salariés. Pour paraphraser Tony Mazzocchi, l'auteur du concept de transition juste, si les travailleurs ne sont pas en sécurité, les communautés alentour qui font appel à leurs services ne le sont pas non plus.

Les phénomènes météorologiques extrêmes plus fréquents sont problématiques pour le personnel, pour les communautés, mais aussi pour les employeurs. Une publication de 2021 dans le magazine *Nature* met en évidence les préoccupations croissantes concernant les effets sur la main-d'œuvre des phénomènes météorologiques extrêmes, en particulier les vagues de chaleur. L'article indique qu'en cas de forte humidité :

« LES TRAVAILLEURS DOIVENT RALENTIR LA CADENCE, S'HYDRATER ET FAIRE DES PAUSES À L'OMBRE POUR PERMETTRE AU CORPS DE SE RAFRAÎCHIR ET DE MAINTENIR UNE TEMPÉRATURE CORPORELLE INTERNE NE PRÉSENTANT AUCUN DANGER, POUR ÉVITER TOUT RISQUE DE BLESSURE, DE MALADIE VOIRE DE DÉCÈS S'ILS CONTINUENT À PRODUIRE DES EFFORTS INTENSES. DANS DE NOMBREUX LIEUX DE BASSE LATITUDE, LES SALARIÉS SONT DÉJÀ EXPOSÉS À LA CHALEUR, CE QUI REND LE TRAVAIL PHYSIQUE DANGEREUX. LES PERTES DE PRODUCTIVITÉ DU TRAVAIL ASSOCIÉES AUX RÉDUCTIONS DU RYTHME DE TRAVAIL EN RAISON DE L'EXPOSITION À LA CHALEUR PEUVENT ATTEINDRE DE 280 À 311 MILLIARDS DE DOLLARS US PAR AN. »²¹

Les phénomènes météorologiques extrêmes sont complexes à gérer pour les travailleuses et les travailleurs des transports urbains qui assurent un service continu. Alors que des secteurs tels que l'agriculture et la construction ont mis en place des mesures d'atténuation, comme l'adaptation des horaires de travail en privilégiant les périodes plus fraîches de la journée, ce type de disposition est impossible dans le domaine des transports urbains.

Les salariés des systèmes de transport urbain sont directement touchés par les modifications des régimes météorologiques, la recrudescence des

inondations, la pollution atmosphérique et le manque d'action des gouvernements et des employeurs.

Le changement climatique est une forte contrainte avec laquelle il faut composer, qui accroît les risques pour la santé et la sécurité des travailleurs des transports urbains.

La crise climatique touche à la fois les lieux de travail et les communautés desservies par les salariés des transports urbains. Ses conséquences négatives sont aggravées par l'emploi informel, la discrimination sexiste à l'encontre des travailleuses, la sous-traitance, le travail précaire, les bas salaires et l'absence de liberté d'association. Cette crise renforce un système qui profite de la main-d'œuvre bon marché, du travail non rémunéré des femmes et de la pression permanente qui s'exerce sur les services publics fournis par les salariés.

Les relations de pouvoir au sein de la société sont clairement mises en évidence par les conséquences du changement climatique. Les femmes travaillant dans les réseaux de transport urbain occupent les emplois les plus précaires et sont exposées aux phénomènes météorologiques extrêmes. La vente de billets à l'extérieur, le soutien aux services, l'approvisionnement en alimentation et le nettoyage sont des fonctions généralement assurées par des femmes, qui travaillent souvent dans des conditions précaires, dans le cadre d'un emploi informel, et qui sont particulièrement exposées aux événements climatiques extrêmes. Les facteurs de stress environnementaux tels que les phénomènes climatiques extrêmes rendent les femmes encore plus vulnérables, notamment en limitant leur capacité à faire des choix judicieux.²²

« LE CHANGEMENT CLIMATIQUE EST UNE FORTE CONTRAINTE AVEC LAQUELLE IL FAUT COMPTER, QUI ACCROÎT LES RISQUES POUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DES TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS URBAINS. »

Lors d'une enquête menée à Cebu²³ auprès des conducteurs de jeepney associés à la recherche, il a été demandé à leurs collègues de donner leur avis et leurs priorités concernant le processus de

²¹ <https://www.nature.com/articles/s41467-021-27328-y>

²² Rao, N. ; Mishra, A. ; Prakash, A. ; Singh, C. ; et.al (2019).

²³ Un jeepney est une forme de minibus aux Philippines, utilisant à l'origine (d'où leur nom) d'anciennes jeeps militaires américaines de la Seconde Guerre mondiale.

modernisation des véhicules de service public lancé par le gouvernement.

Les personnes interrogées ont toutes exprimé un avis positif sur la modernisation des jeepneys, en mettant l'accent sur les effets de cette modernisation sur la lutte contre le changement climatique et sur l'amélioration des conditions de vie des travailleurs. La gravité des phénomènes météorologiques extrêmes a rendu les travailleurs plus conscients ici qu'ailleurs. Leurs réponses révèlent qu'ils sont tout à fait conscients de la nécessité d'atténuer l'impact du changement climatique, comme des autres avantages de la modernisation.

Les retombées de la crise climatique sur les travailleuses et les travailleurs créent ce que l'on appelle une « incertitude liée au climat »²⁴. Il s'agit de l'incapacité à prévoir l'ampleur, l'intensité et l'incidence du changement climatique sur les environnements humains et naturels. Cette explication de l'incertitude climatique correspond aux expériences vécues par les salariés sur le terrain :

EN TANT QUE CONDUCTEUR SUR LA ROUTE TOUS LES JOURS, JE PEUX VOIR LES CHANGEMENTS MÉTÉOROLOGIQUES. DE FAIT, LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE EST LA PREMIÈRE CAUSE DU MAUVAIS TEMPS ET DES CHANGEMENTS MÉTÉOROLOGIQUES IMPRÉVISIBLES. »

Un livreur pour une plateforme numérique, Cebu, Philippines

L'incertitude n'est pas un phénomène isolé ; elle interagit avec d'autres conditions socio-économiques. L'incertitude climatique renforce les modèles d'inégalité existants, en particulier les inégalités de genre. Comme le montrent les exemples ci-dessous, l'incertitude climatique est très présente dans le vécu quotidien des salariés des transports urbains.



Rassemblement « Nos emplois, notre planète, nos transports publics » à Hyderabad, Inde, Novembre 2021 | Crédit : IFAT

²⁴ Mehta, L., Srivastava, S., Adam, H.N. et al. (2019).

PHÉNOMÈNES MÉTÉOROLOGIQUES EXTRÊMES

Les salariés des transports urbains sont fortement exposés à l'intensification des événements météorologiques extrêmes. Les travailleuses et les travailleurs doivent continuer à faire fonctionner les transports, à livrer la nourriture, à aider les passagers et à faire en sorte que les villes puissent poursuivre leurs activités dans les pires conditions. Les phénomènes météorologiques extrêmes sont de plus en plus fréquents. Les villes et les employeurs ne se sont pas adaptés aux nouvelles réalités que vivent les salariés dans ces conditions.

Pendant les journées chaudes, les employés souffrent d'un manque d'abris, de moyens leur permettant de se rafraîchir sur leur lieu de travail et de vêtements adéquats. Toutes conditions qui peuvent conduire à la déshydratation. Compte-tenu du manque d'installations sanitaires, les travailleuses, notamment, sont plus réticentes à s'hydrater.

En 2019, un rapport historique de l'OIT intitulé *Travailler sur une planète plus chaude*, a mis en évidence les conséquences du changement climatique et des températures de plus en plus chaudes sur les travailleurs, en particulier celles et ceux qui travaillent en extérieur. Une conclusion générale du rapport était que le stress thermique est un danger pour la santé et la sécurité :

« LA PRODUCTIVITÉ DU TRAVAIL RALENTIT DÉJÀ À DES TEMPÉRATURES SUPÉRIEURES À 24-26 °C. À 33-34 °C, ET POUR UNE INTENSITÉ DE TRAVAIL MODÉRÉE, LA PERFORMANCE DU TRAVAILLEUR CHUTE DE 50 %. L'EXPOSITION À DES NIVEAUX DE CHALEUR EXCESSIFS PEUT ENTRAÎNER DES COUPS DE CHALEUR, PARFOIS MORTELS. »²⁵

Les vagues de chaleur à travers le monde ont entraîné la perturbation des systèmes de transport public. Une étude publiée par le *Lancet* en 2018²⁶ met l'accent sur les risques accrus de déshydratation pour le personnel exposé aux vagues de chaleur, en particulier celles et ceux qui travaillent en extérieur. Une étude de suivi relative à l'impact des canicules sur les travailleurs indique que :

« DANS LES MILIEUX PROFESSIONNELS, ET EN PARTICULIER LORSQUE LES TRAVAILLEURS SONT EXPOSÉS À DES CHALEURS EXTRÊMES PENDANT LE TRAVAIL ET LES PÉRIODES DE TEMPS LIBRE (Y COMPRIS PENDANT LA NUIT), IL SEMBLE DIFFICILE DE SE RÉHYDRATER CORRECTEMENT, COMME L'INDIQUE LA PRÉVALENCE ÉLEVÉE D'UN FAIBLE NIVEAU D'HYDRATATION AU DÉBUT DU TRAVAIL DANS LES PROFESSIONS À FORT STRESS THERMIQUE. »²⁷



Inondations à Cebu : de l'eau jusqu'aux genoux

Source: <https://www.everythingcebu.com/lifestyle/public-services/media/knee-deep-floods-in-cebu/>

25 OIT (2019)

26 Flouris, A. ; Dainas, P. ; Ioannou, L. ; et al. (2018)

27 Ebi et al 2021.

Les réponses des participants de l'entreprise de vente de billets Recaudo Bogota lors de nos ateliers en Colombie confirment ces faits :

« **LE MANQUE D'ACCÈS AUX TOILETTES EST L'UN DE NOS PLUS GROS PROBLÈMES. LES TRAVAILLEUSES N'ONT PAS ACCÈS AUX INSTALLATIONS FOURNIES PAR L'ENTREPRISE, TANDIS QUE LES RESTAURANTS À PROXIMITÉ NE NOUS AUTORISENT PAS TOUJOURS À UTILISER LES LEURS. DE NOMBREUSES EMPLOYÉES S'ABSTIENNENT DE BOIRE PENDANT LEUR SERVICE AFIN DE NE PAS AVOIR À UTILISER LES TOILETTES. IL EST FRÉQUENT QUE LES TRAVAILLEUSES SOUFFRENT DE DÉSHYDRATATION AU TRAVAIL, SURTOUT LES JOURS DE CANICULE. »**

Vivian Acosta, vendeuse de billets, et déléguée syndicale du SNNT

La même publication de 2021 dans le *Lancet* aborde les conséquences des canicules et des conditions de chaleur extrême sur les travailleurs en extérieur. Elle souligne que l'absence de politique d'adaptation des lieux de travail (comme l'accès à l'eau potable, des installations sanitaires adéquates ou des pauses appropriées) se traduit par une baisse de la productivité et une augmentation des taux d'accidents et de congés maladie²⁸.

Les vagues de chaleur deviennent monnaie courante dans les grandes villes. L'aggravation de l'impact du changement climatique sur l'incidence des journées chaudes a été évaluée au moyen d'un modèle fixé à 32° C pour les chaleurs extrêmes. En prenant l'année 1971 comme année de référence, le modèle produit des résultats stupéfiants pour les vagues de chaleur les plus courantes.

À Manille, aux Philippines, il y a eu 146 jours en 1971 où la température a dépassé 32° C. En 2021, il y en a eu 204. Dans le même pays, à Cebu, en 1971, des températures supérieures à 32° C ont été enregistrées pendant 54 jours. En 2021, 117 jours ont dépassé ce niveau. Pour Jakarta, le modèle estime que les températures supérieures à 32° C passeront de 155 jours en 1960 à plus de 250 jours en 2030²⁹. Des constats similaires peuvent être établis pour la plupart des villes du Sud. Cela aura une incidence directe sur la santé et la sécurité des travailleuses et des travailleurs, ainsi que sur la qualité des transports publics. Les villes, les employeurs et les syndicats doivent s'attaquer à ce problème de toute urgence.

28 *ibid.*

29 <https://www.nytimes.com/interactive/2018/08/30/climate/how-much-hotter-is-your-hometown.html> (subscription required)

Un autre phénomène courant est l'écart des températures au cours d'une même journée de travail. De nombreux salariés des transports urbains commencent leur journée de travail tôt le matin et la poursuivent tout au long de l'après-midi.

Ce problème se pose surtout dans les villes de haute altitude (Santiago du Chili et Bogota, Colombie), mais il commence également à apparaître dans les autres villes. Il ne s'agit pas seulement d'un problème d'abri et d'accès à des installations sanitaires adéquates, il faut également disposer d'équipements de protection et de vêtements adaptés à la météorologie changeante.

« **LORSQUE J'AI COMMENCÉ À TRAVAILLER DANS LE MÉTRO IL Y A DE NOMBREUSES ANNÉES, LES VÊTEMENTS QUE NOUS PORTIONS ÉTAIENT UTILES, COMPTE-TENU DE LA MÉTÉO. MAIS AUJOURD'HUI, CES VÊTEMENTS N'ONT PLUS AUCUNE UTILITÉ. EN HIVER, NOUS COMMENÇONS LE TRAVAIL AVEC DES TEMPÉRATURES DE -3° C, ET À MIDI, IL FAIT PLUS DE 20° C. »**

Une chef d'une station de métro, Santiago du Chili

Dans le secteur des transports urbains, la chaleur extrême est perçue comme un problème qui touche surtout les travailleurs pauvres, alors que les riches ont accès à des abris, à des installations sanitaires et à la climatisation. Un participant aux ateliers d'Hyderabad a exprimé cette inégalité en termes crus :

« **ALORS QUE LES RICHES PEUVENT AVOIR SIX CLIMATISERS DANS LEUR MAISON, NOUS N'AVONS PAS ACCÈS À LA CLIMATISATION, NI AU TRAVAIL NI CHEZ NOUS. IL EST TRÈS DIFFICILE DE TRAVAILLER ET DE VIVRE DANS CES CONDITIONS. »**

Un chauffeur d'un service de passagers sur plateforme, Hyderabad, Inde

Des observations similaires ont été faites à Jakarta :

« **LA TEMPÉRATURE MONTE, MAIS LE TEMPS PEUT CHANGER RADICALEMENT ET SE TRANSFORMER EN FORTES PLUIES, ET LES GENS NE PRÊTENT PAS ATTENTION À LA MÉTÉO CHANGEANTE LORSQU'ILS TRAVAILLENT. LES HORAIRES DE TRAVAIL SONT PARFOIS INADAPTÉS ET NE PEUVENT ÊTRE MODIFIÉS À TEMPS. LES PERSONNES QUI TRAVAILLENT À JAKARTA VIVENT GÉNÉRALEMENT DANS LE QUARTIER DE BODETABEK. EN CONSÉQUENCE, LES TRAVAILLEUSES ET LES TRAVAILLEURS DOIVENT ÊTRE ATTENTIFS AUX CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES TANT AU TRAVAIL QU'AU DOMICILE. »**

Une cheminote, Jakarta, Indonésie

INONDATIONS

Avec les phénomènes météorologiques extrêmes, les inondations se produisent à la fois plus souvent et avec une intensité accrue, ce qui rend vulnérables les salariés des transports urbains, alors que dans ces circonstances, la pression pour assurer la continuité des services s'accroît. Les employés des villes du Sud qui ont participé aux ateliers nous ont confié que les inondations augmentent le niveau de stress et perturbent l'équilibre de leur foyer comme de leur lieu de travail. La plupart des travailleurs ont indiqué que leurs propres maisons sont souvent inondées lors de fortes pluies, ce qui ajoute au stress de devoir continuer à assurer le transport pendant la période d'urgence. Ces contraintes sont particulièrement sensibles pour les livreurs de nourriture, qui doivent continuer à assurer leur service lorsque les inondations rendent les villes quasiment impraticables.

« **NOUS VOYONS BIEN QUE LES TYPHONS SE MULTIPLIENT, AVEC DE PLUS FORTES INONDATIONS DANS LA VILLE, ET ON NOUS DEMANDE D'EFFECTUER LES LIVRAISONS SANS AIDE SUPPLÉMENTAIRE, QUELLES QUE SOIENT LES CONDITIONS.** »

Un livreur, Cebu, Philippines

De l'autre côté de la planète, le problème est identique.

« **NOUS SOMMES CONFRONTÉS À UN RISQUE PERMANENT DU FAIT QUE NOUS DEVONS TRAVAILLER À L'EXTÉRIEUR ET QUE NOUS SOMMES SOUMIS À UNE ÉVOLUTION PERMANENTE DE LA MÉTÉOROLOGIE. L'AIR QUE NOUS RESPIRONS EST TOUJOURS POLLUÉ. LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION SONT TRÈS FRÉQUENTS, SURTOUT EN CAS DE FORTES PLUIES.** »

Une livreuse, Bogota, Colombie

Dans les pays qui connaissent une saison des pluies et une saison sèche, les changements de régime météorologique sont manifestes pour les salariés des transports urbains. La saison des pluies est de plus en plus imprévisible, tant concernant le calendrier que son intensité.

« **AVANT, IL PLEUVAIT EN OCTOBRE, MAIS MAINTENANT ON NE SAIT PLUS [QUAND IL VA PLEUVOIR]. JE TRAVAILLE À L'ENTREPÔT DE TRAINS ÉLECTRIQUES DE BUKIT DURI, QUI EST ENTOURÉ PAR LA RIVIÈRE CILIWUNG. TOUTES LES NUITS, DÈS QU'IL SE MET À PLEUVOIR, NOUS VÉRIFIONS IMMÉDIATEMENT L'ÉTAT DES VANNES KATULAMPA ET MANGGARAI POUR OUVRIR LES POSTES DE CONTRÔLE DES INONDATIONS. JE TRAVAILLE DANS UN ENTREPÔT OÙ IL Y A BEAUCOUP DE PIÈCES DÉTACHÉES DE TRAINS ÉLECTRIQUES QUI DOIVENT ÊTRE MISES À L'ABRI. L'ENTREPÔT EST SITUÉ AU PREMIER ÉTAGE, ET L'ANNÉE DERNIÈRE, L'INONDATION A ATTEINT DEUX MÈTRES.** »

Une cheminote, Jakarta, Indonésie

À Nairobi, au Kenya, les pluies imprévisibles ont permis de faire le lien entre les normes de travail médiocres et les faibles revenus. La majorité des participants à l'atelier ont associé les inondations à une perte de revenus, car elles perturbent les opérations et entraînent des embouteillages. Elles se traduisent souvent par des hausses de tarifs pour les passagers.

D'autres études confirment ce constat. Dans une étude réalisée en 2020 à Kinshasa, en République démocratique du Congo, un groupe de chercheurs de la Banque mondiale a constaté que :

« **LES PERTURBATIONS DUES AUX INONDATIONS ENTRAÎNENT UNE AUGMENTATION DES TEMPS D'ATTENTE DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN, LE DÉROUTEMENT DES VÉHICULES, UN ALLONGEMENT DES TEMPS DE TRAJET, CE QUI SE TRADUIT PAR DES RETARDS ET UNE PERTE D'ACCESSIBILITÉ AUX EMPLOIS. CELA INDUIT DES COÛTS ÉCONOMIQUES SUBSTANTIELS POUR LES NAVETTEURS – ENVIRON 1,2 MILLION DE DOLLARS PAR JOUR – ET NUIT À L'INSTAURATION D'UN MARCHÉ DU TRAVAIL INTÉGRÉ À L'ÉCHELLE DE LA VILLE.** »³⁰



³⁰ He, Y. ; Thies, S. ; Avner, P. ; Rentschler, J. (2020)

POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE SÉCHERESSES

Chaque année, la pollution atmosphérique est la cause de millions de décès. Les salariés des transports urbains sont particulièrement exposés aux gaz d'échappement des véhicules, avec à la clef de nombreuses maladies chroniques, notamment des maladies respiratoires, dont beaucoup ne se manifestent réellement que vers la fin de carrière des intéressés. L'incidence de la pollution atmosphérique sur la santé des travailleurs est la principale raison pour laquelle ces derniers sont en faveur de l'introduction du transport urbain électrique. Il est perçu à la fois comme une solution majeure aux maladies respiratoires dont souffrent les employés (en particulier les conducteurs, les agents de service et les vendeurs de billets) et comme une réponse au problème global de la pollution atmosphérique dans les villes.

« LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE EST LA PRINCIPALE RAISON POUR LAQUELLE LES TRAVAILLEURS ADHÈRENT AU DÉPLOIEMENT DU TRANSPORT URBAIN ÉLECTRIQUE. »

La pollution atmosphérique est nettement plus marquée dans les villes du Sud, et l'intensité de la pollution affecte directement les travailleuses et les travailleurs. De nombreux travailleurs des transports urbains ne disposent pas d'une ventilation adéquate lorsqu'ils exercent à couvert, et celles et ceux qui travaillent en extérieur ou semi-extérieur n'ont aucune possibilité de réduire leur exposition à la pollution atmosphérique. Ils fournissent un service essentiel, et doivent donc travailler même lorsque les niveaux de risque sont tels que d'autres secteurs seraient suspendus. Le manque d'équipements de protection individuelle (EPI) de qualité, un problème structurel bien avant la pandémie de Covid-19, s'est aggravé.

« LA CIRCULATION ET LA POLLUTION SONT LES PRINCIPALES CAUSES DE STRESS POUR NOUS. LES LIVRAISONS SONT RETARDÉES ET LES CLIENTS SE METTENT EN COLÈRE, CE QUI AFFECTE NOS REVENUS. LORSQUE NOUS PERDONS DES REVENUS, NOUS AVONS MOINS D'ARGENT POUR L'ENTRETIEN DE NOTRE MOTO, CE QUI PEUT ENTRAÎNER DES ACCIDENTS. LE STRESS SE TRADUIT SOUVENT PAR UNE CONDUITE AGRESSIVE SUR LA ROUTE. »

Un livreur, Cebu, Philippines

Les personnels du secteur des transports sont également vulnérables à la sécheresse croissante et au manque de pluie. Cela conduit à des coupures de l'approvisionnement en eau³¹, alors que l'accès à l'eau potable était déjà problématique. La déshydratation, due au manque d'accès à l'eau potable, est devenue une cause majeure de maladie pour les salariés des transports urbains.

Bien qu'elles soient plus directement liées aux problèmes d'approvisionnement en eau, les conséquences des sécheresses sur la pollution atmosphérique suscitent de plus en plus d'inquiétudes³². De même, les sécheresses sont liées à la chaleur extrême et à la capacité d'adaptation aux canicules. Comme l'affirmait un éditorial de *Nature* en 2018 :

« TOUTEFOIS, LA SÉCHERESSE ET LES VAGUES DE CHALEUR SONT INEXTRICABLEMENT LIÉES, ET IL EST SOUVENT DIFFICILE DE LES TRAITER COMME DES PHÉNOMÈNES DISTINCTS. [...] LES TEMPÉRATURES ÉLEVÉES (PENDANT LES VAGUES DE CHALEUR, PAR EXEMPLE) FAVORISENT L'ÉVAPORATION ET AMPLIFIENT LES CONDITIONS DE SÉCHERESSE. MAIS L'INVERSE EST ÉGALEMENT VRAI. LES CONDITIONS DE SÉCHERESSE PEUVENT RENFORCER OU ATTÉNUER LES TEMPÉRATURES DE LA CANICULE. »³³

Les sécheresses rendent les conditions de travail plus instables. Dans certaines villes qui connaissent de longues saisons de sécheresse, comme Santiago du Chili, la fréquence et l'intensité de la saison sèche sont une préoccupation récurrente :

« LA QUALITÉ DE L'AIR DANS NOTRE VILLE S'EST DÉTÉRIORÉE AVEC LA SÉCHERESSE PERSISTANTE QUE NOUS CONNAISSONS. IL N'A PAS PLU DEPUIS DES MOIS ET NOUS SOMMES INQUIETS POUR L'ACCÈS À L'EAU POTABLE. »

Une employée des bus, Santiago du Chili

31 Cremades, R.; Sanchez-Plaza, A.; Hewitt, R.; Et al (2021) "Guiding cities under increased droughts: The limits to sustainable urban futures" *Ecological Economics*, Vol. 189, 107140.

32 Plautz, Jason (11 April 2019) *Drought is not just about water. It affects air pollution, too.*

33 *Nature*, 'Feeling the Heat'





QUEL EST L'IMPACT DU CHANGEMENT CLIMATIQUE SUR LES PERSONNELS DES TRANSPORTS URBAINS ?

ENTANT QUE TRAVAILLEURS ET TRAVAILLEUSES DES TRANSPORTS
PUBLICS DE NOS VILLES, NOUS SOMMES EN PREMIÈRE LIGNE
DE L'URGENCE CLIMATIQUE.

POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

LES TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS
SOUFFRENT D'AVANTAGE DE MALADIES
RESPIRATOIRES.

« ON NOUS OBLIGE À FAIRE DES
HEURES SUPPLÉMENTAIRES, DANS DES
CONDITIONS DIFFICILES, SANS LES
PROTECTIONS APPROPRIÉES ET SANS
MAJORATION DE SALAIRE. »

NAIROBI (KENYA)

LES VILLES ET
LES EMPLOYEURS NE SE
SONT PAS ADAPTÉS AUX RÉALITÉS
DES SALARIÉS EXPOSÉS À L'INTENSIFICATION
DES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES :

- A BRIS
- VÊTEMENTS ADÉQUATS
- SYSTÈMES DE RÉFROIDISSEMENT
APPROPRIÉS
- INSTALLATIONS SANITAIRES

PHÉNOMÈNES MÉTÉOROLOGIQUES EXTRÊMES

« ALORS QUE LES RICHES PEUVENT
AVOIR SIX CLIMATISSEURS DANS LEUR
MAISON, NOUS N'AVONS PAS ACCÈS À
LA CLIMATISATION, NI AU TRAVAIL NI
CHEZ NOUS. »

HYDERABAD (INDE)

SÉCHERESSE

LA DÉSHYDRATATION, DUE AU
MANQUE D'ACCÈS À L'EAU POTABLE,
EST DEVENUE UNE CAUSE MAJEURE
DE MALADIE POUR LES SALARIÉS
DES TRANSPORTS URBAINS.

NOS
TRANSPORTS
PUBLICS

INONDATIONS

« NOUS VOYONS BIEN QUE LES
TYPHONS SE MULTIPLIENT, AVEC
DE PLUS FORTES INONDATIONS
DANS LA VILLE, ET ON NOUS
DEMANDE D'EFFECTUER
LES LIVRAISONS SANS AIDE
SUPPLÉMENTAIRE, QUELLES QUE
SOIENT LES CONDITIONS. »

LA TECHNOLOGIE N'OFFRE PAS À ELLE SEULE UNE SOLUTION COMPLÈTE

Les gouvernements et les employeurs ont réagi à la crise climatique en accélérant les processus d'électrification et d'automatisation. Alors que les travailleurs des transports urbains contribuent à la propreté, la sûreté et la fiabilité des services publics, les processus d'électrification et d'automatisation abandonnent les travailleurs et les communautés à leur sort, en supprimant les emplois bien rémunérés, en aggravant la précarité, en privatisant les services et en réduisant l'accès aux communautés. Les solutions technologiques en elles-mêmes sont de fausses solutions. Les travailleuses et les travailleurs disposent des connaissances, des compétences et de l'expérience qui sont essentielles pour réinventer globalement le transport afin de faire face à la crise climatique.

L'expérience des salariés dans ces processus vont à rebours de l'idée qu'il s'agit de solutions « gagnant-gagnant ». Dans tous nos ateliers, les salariés ont déclaré que la mise en service de nouvelles technologies avait généralement plus à voir avec la recherche de profits qu'avec l'amélioration des systèmes de transport urbain ou la lutte contre le changement climatique.

« LES NOUVELLES TECHNOLOGIES ONT GÉNÉRALEMENT PLUS À VOIR AVEC LE PROFIT QU'AVEC L'AMÉLIORATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT URBAIN OU LA LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE. »

La transition vers des systèmes de transport urbain à faible émission de carbone ne doit pas s'arrêter aux solutions technologiques, mais doit faire des besoins des travailleuses et des travailleurs et des communautés des transports urbains une priorité dans la planification, la conception et la mise en œuvre. La transition peut être un outil permettant de transformer les villes, en s'éloignant de systèmes de transport axés sur les profits au bénéfice de transports urbains publics, réglementés, accessibles et propres.



LES BUS ÉLECTRIQUES NE SONT PAS UNE RÉPONSE SUFFISANTE À LA CRISE CLIMATIQUE

Partout dans le monde, les villes connaissent un processus d'électrification, privilégiant souvent les bus. Les bus électriques sont présentés comme une panacée aux problèmes climatiques. Trois arguments sont souvent présentés en faveur des bus électriques.

1.

Ils polluent moins, ce qui est la préoccupation environnementale la plus importante dans les villes.

2.

Bien que les coûts initiaux soient élevés, les bus électriques permettront d'économiser des milliers de dollars en entretien et en carburant, rendant les transports moins coûteux à moyen et long terme.

3.

Ils contribuent à l'amélioration de la santé des usagers et des employés des transports publics.

Ces trois points ont conduit les administrations municipales, les principaux employeurs et les institutions financières internationales à soutenir dans une très large majorité les bus électriques. Les populations du monde entier sont également favorables à cette politique. Les gens veulent vivre dans un environnement où l'air est plus pur, voyager dans des bus verts et bénéficier de ce qu'ils perçoivent comme un meilleur service que les services traditionnels à combustion. Dans le monde entier, les parties prenantes ont fait part des avantages notables que les bus électriques peuvent apporter à l'environnement et à la santé publique. Les employés des transports publics (chauffeurs, mécaniciens) peuvent tirer des avantages directs des bus électriques grâce à l'amélioration de la qualité de l'air (à l'intérieur comme à l'extérieur des bus). Les bus électriques produisent 75 % d'émissions de gaz à effet de serre de moins que les bus diesel pendant leur durée de vie.³⁴



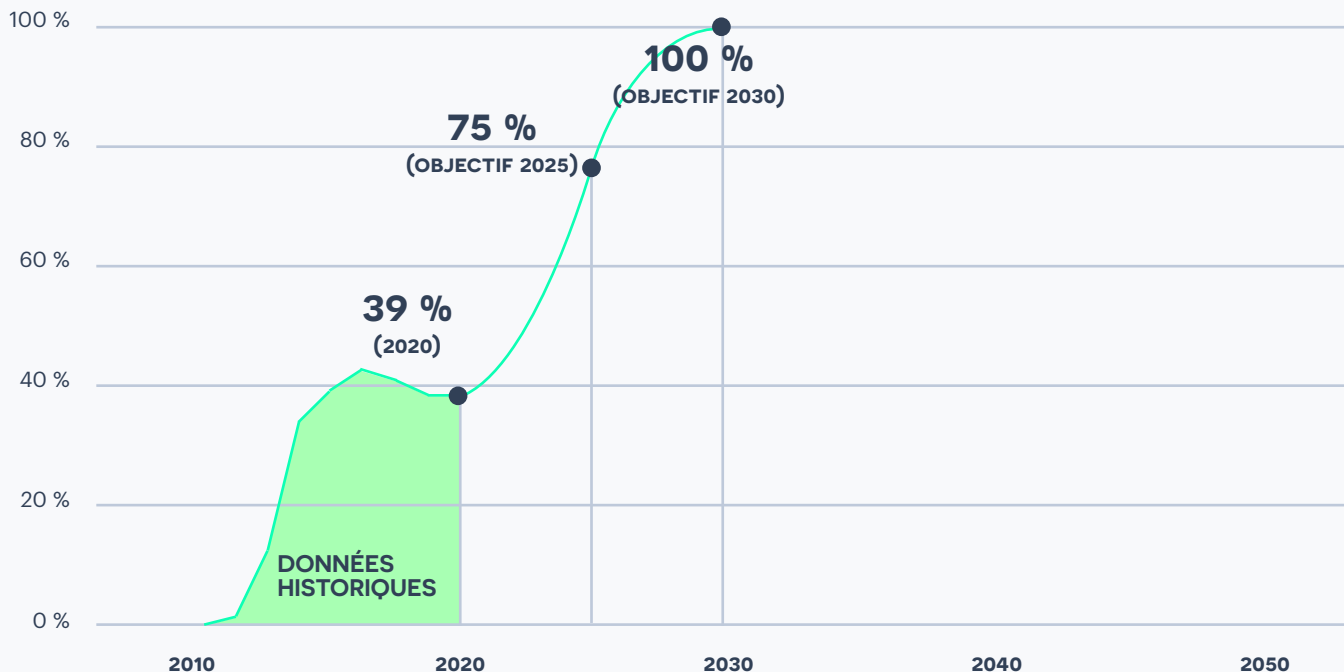
Bus électrique à Jakarta, Indonésie | Crédit : Pradamas Gifarry

34 Jobs to Move America 2019.

Selon le rapport *State of Climate Action 2021* du WRI, bien qu'elle fasse défaut dans la plupart des domaines, l'électrification des transports publics (en particulier des bus) progresse à grand rythme.

Figure 3.
Part des bus électriques dans le monde. WRI 2021 : 103.

RATTRAPONS LE RETARD : LE CHANGEMENT S'ORIENTE DANS LA BONNE DIRECTION À UN RYTHME PROMETTEUR MAIS INSUFFISANT.



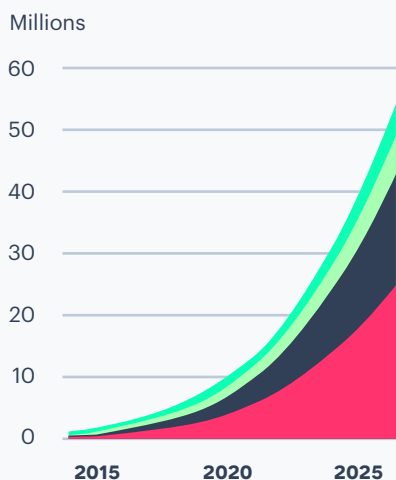
NOTE : LE GRAPHIQUE N'INDIQUE QUE LA PART DES VENTES D'AUTOBUS ÉLECTRIQUES À BATTERIE ; LES VENTES D'AUTOBUS ÉLECTRIQUES À PILE À COMBUSTIBLE ÉTAIENT PROCHES DE ZÉRO DANS TOUS LES PAYS, SAUF EN CHINE, OÙ ELLES ONT ATTEINT ENVIRON 2 500 UNITÉS EN 2019.

SOURCE : BLOOMBERGNEF (2021A)

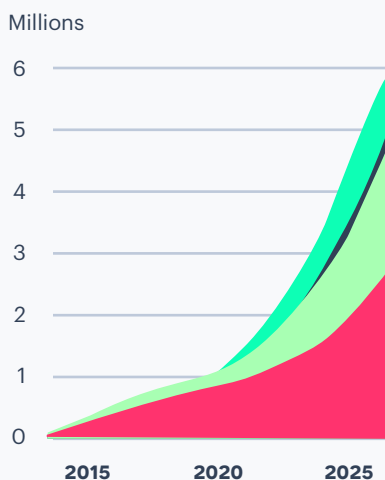
Mais il est intéressant de comparer cela à la tendance mondiale concernant l'ensemble des véhicules électriques (VE).

Figure 4.
Flotte mondiale de VE par segment et marché BNEF 2021. Global EV Outlook 2021 (Aperçu mondial sur les VE).

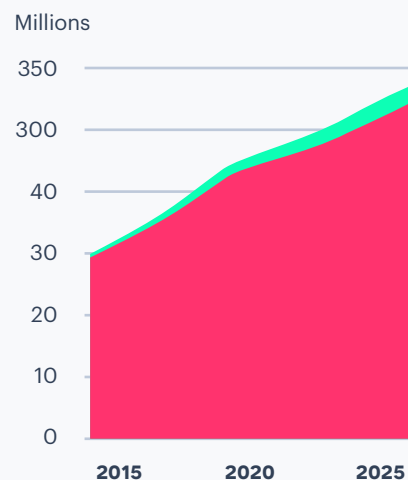
VE DE TRANSPORT DE PASSAGERS



BUS ÉLECTRIQUES & VE COMMERCIAUX



DEUX-ROUES ET TROIS-ROUES ÉLECTRIQUES



SOURCE : BNEF. **NOTE :** LES DEUX-ROUES COMPRENNENT LES CYCLOMOTEURS, LES SCOOTERS ET LES MOTOS, À L'EXCLUSION DES BICYCLETTES ÉLECTRIQUES.



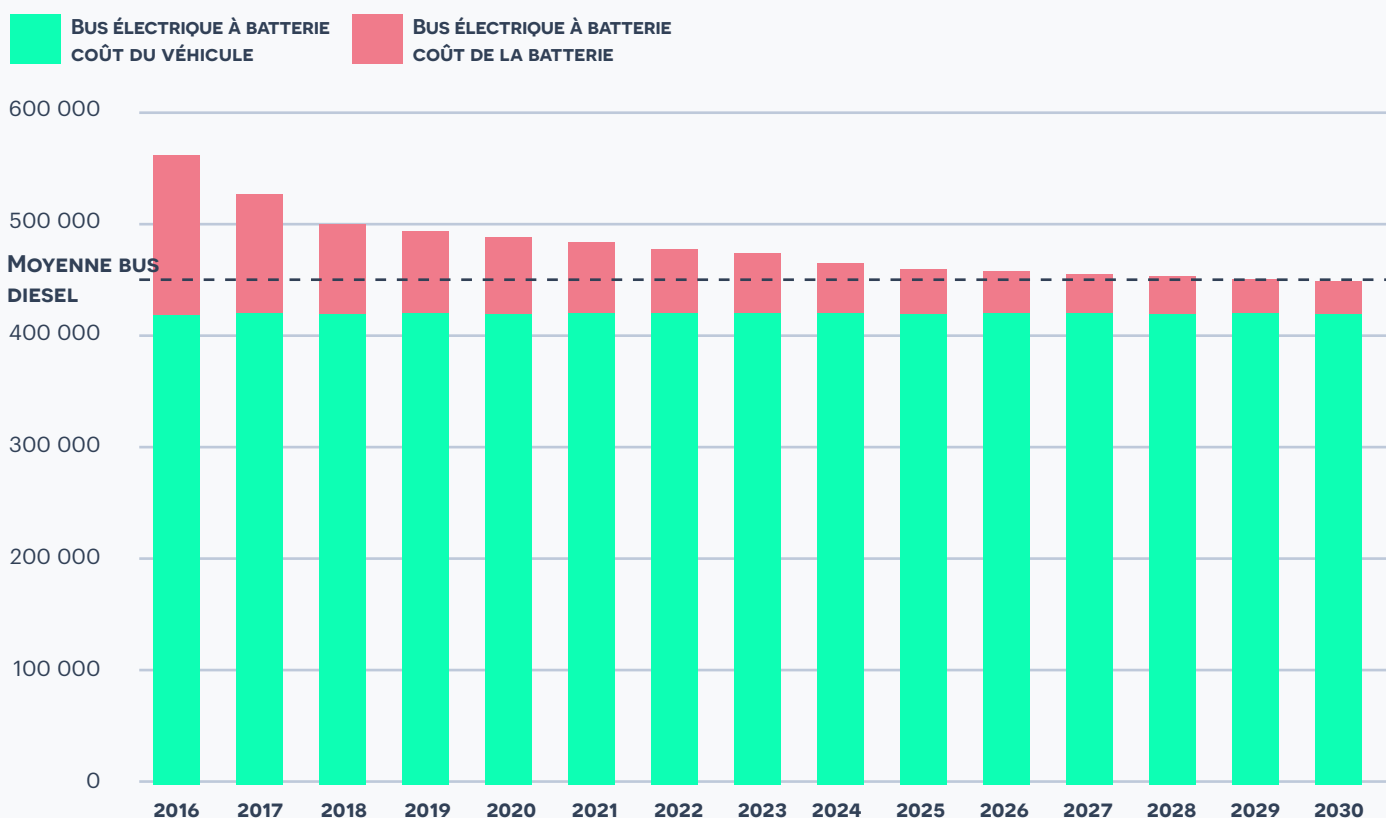
Si les bus électriques sont appelés à devenir la norme, l'électrification des véhicules à deux ou trois roues progresse à un rythme beaucoup plus soutenu. Cette mise en service rapide s'explique par des coûts initiaux moins élevés et des bornes de recharge plus faciles à installer (les véhicules à deux-trois roues peuvent être rechargés à partir de n'importe quelle borne de recharge, y compris au domicile).

Bien que cette accélération soit essentiellement due à la mise en service des bus électriques en Chine, il s'agit d'un processus en cours dans le monde entier, à un rythme de plus en plus rapide.

Entre 2010 et 2020, le secteur a connu une croissance exponentielle et, malgré un ralentissement, il semble qu'il y ait à nouveau un regain d'intérêt en 2021.

Ce processus a été observé dans la plupart des villes qui ont participé à ce projet. En janvier 2022, Bogota met progressivement en service des bus électriques, espérant disposer de la plus grande flotte de bus électriques d'Amérique latine d'ici deux ans.

Figure 5.
Coût d'un bus électrique par rapport à un bus diesel, en dollars.



RAPPORT *State of Climate Action 2021* DU WRI. 104

Les bus électriques semblent être une solution gagnant-gagnant. La transformation des transports publics tout en réduisant les émissions de carbone : pas une ville ne voudra passer à côté de cette formule. L'expérience récente des travailleuses et des travailleurs du monde entier met en évidence quelques problèmes à résoudre lors de la mise en

service des bus électriques, qui ne sont pas tant liés à la technologie en soi qu'à l'économie politique de leur introduction. Quatre questions concernant les salariés et les communautés ont été soulevées lors de la discussion sur la transition équitable dans l'ensemble de ce projet : les emplois, les coûts et la logistique, l'accès et les services, le processus décisionnel.

EMPLOIS

Le discours officiel affirme que la mise en service des bus électriques créera plus d'emplois. Selon un rapport complet produit par *Jobs to Move America* en 2019, les avantages des bus électriques peuvent être considérables. Pour chaque million de dollars US investi dans les autobus électriques à batterie, environ 5,7 emplois (marché américain) seraient créés dans l'ensemble de la chaîne de valeur³⁵. Le rapport du WRI et de la CSI indique une augmentation similaire du nombre d'emplois, tout comme le rapport conjoint de l'ITF et des villes du C40.

Cependant, comme on l'a vu dans les cas de Bogota et de Cebu, ainsi que dans les évaluations de l'impact sur la main-d'œuvre des projets de BRT à Dakar et à Nairobi, se pose la question des emplois nets et des bénéficiaires des emplois dans les nouveaux bus électriques. Les salariés âgés sont généralement exclus de l'exploitation et de l'entretien des nouveaux bus, tandis que les entreprises ne tiennent pas compte du rôle que jouent souvent les travailleurs informels dans les transports publics. Le fait d'éviter ces questions conduit au licenciement de milliers de travailleurs essentiels au fonctionnement des transports publics, qui pourraient contribuer directement au processus d'électrification.

« IL Y A LA QUESTION DES EMPLOIS NETS ET À QUI BÉNÉFICIENT LES EMPLOIS SUR LES NOUVEAUX BUS ÉLECTRIQUES. »

Les bus électriques ont, en moyenne, 80 % de pièces en moins que les bus à combustion interne classiques. Cela signifie qu'il y a beaucoup moins d'entretien mécanique à effectuer et que, donc, le personnel d'entretien est moins nombreux³⁶. L'entretien régulier des autobus électriques à batterie diffère de celui des autobus diesel ; la principale différence réside dans l'accent mis sur les systèmes électriques des autobus et des bornes de recharge, ainsi que sur le système de contrôle de recharge et le système de communication.

Selon certaines estimations, aux États-Unis, seuls 15 % des mécaniciens ont été formés à l'entretien des autobus électriques³⁷. L'*Amalgamated Transit Union* (ATU), un affilié de l'ITF aux États-Unis, estime que seuls 3 % de ses membres sont formés à l'exploitation et à l'entretien des bus électriques.³⁸

Source : adapté de BERD/UITP/GIZ 2021³⁹

CONSIDÉRATIONS IMPORTANTES POUR LES TRAVAILLEURS LORS DE LA MISE EN SERVICE DES BUS ÉLECTRIQUES

Problématique	Implications pour les travailleurs
Opération	<p>Les conducteurs devront suivre une formation dans les domaines suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'exploitation en toute sécurité • Les procédures de recharge • Les différentes caractéristiques de freinage et de conduite • L'éco-conduite pour réduire la consommation d'énergie <p>La rémunération et le temps de travail des conducteurs doivent être renégociés en tenant compte des temps de recharge.</p>
Maintenance	<p>Moins de mécaniciens, plus d'électriciens :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Moins de personnel d'entretien mécanique, plus de personnel d'entretien électrique • Les travaux électriques prennent plus de place et sont plus spécialisés, notamment pour les équipements électriques à haute tension. • Le nombre total de spécialistes de la maintenance devrait diminuer.
Recharge	<p>Le processus de travail au terminal passe des fonctions « ravitaillement et nettoyage » aux fonctions « recharge et nettoyage ». Les travailleurs doivent suivre une nouvelle formation pour gérer les stations de recharge.</p> <p>Divers risques d'accident liés à l'utilisation d'équipements à haute tension</p>

36 BERD/UITP 2021. https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2021/06/EBRD_UITP_GIZ_Going-Electric-A-Pathway-to-Zero-Emission-Buses_June2021.pdf

37 <https://ttd.org/policy/policy-statements/the-impacts-of-zero-emission-buses-on-the-transportation-workforce>

38 <https://www.smartcitiesdive.com/news/electric-vehicle-transition-labor-unions-seek-worker-protections/599067/>

39 https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2021/06/EBRD_UITP_GIZ_Going-Electric-A-Pathway-to-Zero-Emission-Buses_June2021.pdf

35 *Jobs to Move America*, p.5

La question de savoir ce qu'il adviendra du personnel d'entretien actuel est primordiale, de même que la question de la formation nécessaire pour assurer la transition vers les bus électriques. Il faudra davantage d'électriciens et moins de mécaniciens classiques. Les chauffeurs devront recevoir une formation différente sur le fonctionnement du bus, notamment dans les domaines de la recharge et de l'utilisation des batteries à haute tension.

Les femmes, en particulier, doivent être intégrées dans les plans d'embauche des bus électriques. Les villes annoncent des programmes visant à promouvoir l'emploi des femmes dans l'exploitation des nouveaux bus électriques, mais ces programmes sont souvent incomplets et ne fournissent pas un soutien suffisant aux travailleuses pour qu'elles puissent profiter de cette opportunité. À Bogota, le gouvernement a annoncé que 450 des 1 500 nouveaux chauffeurs de bus électriques seraient des femmes⁴⁰.

Bien que l'annonce ait été faite fin juillet 2021, six mois plus tard, la société de bus électriques en charge des opérations, Green Movil (un opérateur appartenant à Transdev), n'avait embauché que 15 conductrices⁴¹, en raison de l'absence de qualifications suffisantes de la part des candidates et du manque de soutien nécessaire afin que les travailleuses puissent profiter de cette opportunité. Bien que le programme exigeait que les femmes soient titulaires d'un permis de conduire, il ne tenait pas compte du fait qu'en Colombie, selon les chiffres des autorités chargées des transports, en 2021, seuls 27 % des titulaires de permis de conduire étaient des femmes⁴². Cet écueil montre que les programmes de transition doivent être davantage réfléchis et négociés.

COÛTS ET LOGISTIQUE : SOUVERAINETÉ TECHNOLOGIQUE

Les bus électriques dans le Sud reposent sur une technologie que seules quelques entreprises possèdent, et cela comprend la chaîne d'approvisionnement en nouvelles pièces. Par rapport aux bus à combustion interne, la fabrication et l'entretien des bus électriques peuvent conduire à la centralisation du pouvoir entre quelques mains (souvent privées), avec un contrôle limité de la part des gouvernements, en particulier des administrations locales, sur les décisions majeures. À titre d'exemple, Bogota connaît une concentration des services de bus, avec des centaines de sociétés exploitant le système de bus traditionnel, mais seulement une poignée dans les bus électriques. Cette situation a des répercussions sur la chaîne d'approvisionnement locale et soulève des questions sur la souveraineté technologique (voir section 4).

ACCÈS ET SERVICES

Une troisième question à débattre est de savoir si l'électrification des bus pourrait entraîner une réduction des services (en raison du coût initial élevé, qui incite les municipalités à baisser les dépenses dans d'autres domaines). Cela a certainement été le cas dans certains quartiers de Bogota, où l'électricité a remplacé les bus traditionnels et a interrompu les services offerts à la population. De même, la modernisation de la flotte de jeepneys aux Philippines a entraîné une augmentation des tarifs pour les passagers, rendant les transports moins accessibles. En bref, l'électrification des bus publics pourrait conduire à un « piège de sous-financement » : privilégier l'investissement dans l'infrastructure au détriment des budgets d'exploitation. Cette situation entraîne des pertes de services et une pénurie de personnel pour fournir un service de qualité.

40 https://lanotapositiva.com/actualidad/bogota-formar-y-emplear-mujeres_60380

41 Entretien avec Vivian Acosta, représentante des travailleurs du syndicat SNNT.

42 RUNT Colombia <https://www.runt.com.co/runt-en-cifras>

CONTRÔLE DÉMOCRATIQUE

Malgré le discours sur la nécessité de décentraliser les transports publics et les rendre plus inclusifs, le coût élevé et la complexité technique de l'exploitation et de la maintenance des bus électriques conduisent en fait à une concentration des décisions entre quelques mains. C'est un problème pour les employés et les usagers des transports publics et pour les élus, en particulier les autorités locales.

« C'EST POURQUOI IL EST ESSENTIEL DE DISPOSER D'OPÉRATEURS PUBLICS, GÉRÉS DÉMOCRATIQUEMENT AVEC LA PARTICIPATION DES PERSONNELS ET DES USAGERS. »

De grandes entreprises multinationales comme Transdev contrôlent désormais l'exploitation des transports publics dans de nombreuses villes. Ces nouveaux acteurs ne voient peut-être pas les syndicats d'un même œil que leurs prédécesseurs. Au contraire, comme le montre le cas de TESLA, ils peuvent être ouvertement opposés aux organisations syndicales. C'est pourquoi il est essentiel de disposer d'opérateurs publics, gérés démocratiquement avec la participation des personnels et des usagers.

Cela ne signifie pas que les travailleurs s'opposent aux bus électriques, mais qu'une politique de transition juste doit intégrer des plans concrets dans le cadre de l'exploitation et de la maintenance des bus afin d'inclure les besoins de ces travailleurs.



Rassemblement « Nos emplois, notre planète, nos transports publics » à Jakarta, Indonésie, novembre 2021 | Crédit : SPKA

TECHNOLOGIE DE VENTE DES BILLETS : LES FEMMES LAISSÉES POUR COMPTE

Les conclusions de ce rapport confirment les études réalisées par l'ITF ces dernières années sur l'incidence de l'automatisation sur les travailleuses, notamment dans le secteur de la vente de billets.⁴³

Une deuxième technologie importante ayant un impact sur le personnel des transports urbains est le processus d'automatisation, notamment dans le secteur de la vente des billets. Ce processus, également appelé « paiements sans numéraire », s'est accéléré pendant la pandémie de Covid-19 et a entraîné le licenciement de milliers de travailleurs, principalement des femmes, dans les transports urbains du monde entier. Les employeurs, les autorités municipales et les institutions financières internationales encouragent de plus en plus cette mesure d'économie sous le couvert de la lutte contre le changement climatique.

Voir la présentation de la Banque interaméricaine de développement (BID), l'un des principaux bailleurs de fonds des projets de transport public en Amérique latine, sur la façon dont elle présente la mise en service des paiements numériques comme une forme de durabilité :

« LA FACILITÉ D'UTILISATION DES SYSTÈMES DE PAIEMENT SANS CONTACT EST DE NATURE À ENCOURAGER LES USAGERS À PRIVILÉGIER LES OPTIONS DE TRANSPORT EN COMMUN ET DE MICRO-MOBILITÉ, LIMITANT AINSI L'UTILISATION DES VOITURES, ET TEND À POSER UN ARGUMENT CONVAINCANT POUR LES PRODUITS FINANCIERS FORMELS, FAVORISANT AINSI UNE MEILLEURE INCLUSION FINANCIÈRE ET NUMÉRIQUE, À L'AVENIR. »⁴⁴



Une receveuse dans le transport informel à Dakar, Sénégal
Crédit : ITF

⁴³ [Women in Public Transport_OPT.pdf](#)
[The Impact of the Future of Work for Women in Public Transport.pdf](#)
[Worker control of technology - the smart city.pdf](#)

⁴⁴ <https://blogs/digital-payments-for-urban-mobility/41>



Rame de métro à Santiago, Chili
Source : Wikipedia Commons

Par une longue phrase, la banque part du principe que l'automatisation de la vente des billets favorisera les transports publics et incitera les gens à délaisser leur voiture (rien ne prouve pour l'instant que cette innovation soit à l'origine de ce changement), et qu'elle intégrera également des « produits financiers formels ». L'article fait concrètement la promotion d'un partenariat entre la BID et Visa, une importante société de cartes de crédit.

Cet argument sur l'automatisation des processus de vente de billets est souvent accompagné de celui de « l'économie de coûts », qui repose en grande partie sur le licenciement des travailleuses et des travailleurs qui exercent au guichet dans les différentes formes de transport. L'automatisation est présentée comme le moyen de rendre les transports publics plus efficaces. Le caractère pratique et la modernisation sont également des arguments avancés. Les paiements sans numéraire sont déjà une réalité, et dans le monde post-Covid, ils pourraient le devenir davantage. Le problème est que cette politique conduit à deux processus qui méritent d'être soulignés du point de vue des travailleuses et des travailleurs du transport urbain.

Premièrement, elle entraîne le licenciement du personnel chargé de la vente de billets, qui, dans le monde entier, sont principalement des femmes. C'est le cas à Nairobi, au Kenya, où les paiements sans numéraire se sont traduits par le licenciement de milliers de travailleuses.⁴⁵ Dans le métro de Santiago du Chili, les stations qui ont mis en place des distributeurs automatiques de billets sont passées de six vendeurs de billets à un seul (voir l'étude de cas de Santiago pour en savoir plus).

⁴⁵ [ITF \(2022\) Cashless Ticket Payments & Impacts on Labour in Public Transport in Nairobi.](#)

Dans le système de bus TransJakarta de Jakarta, en Indonésie, le personnel subit également le passage au paiement sans numéraire qui les prive de perspectives d'emploi. Cela se traduit également par un second effet, à savoir une baisse de la qualité des services publics. L'absence de personnel d'assistance dans les stations se manifeste par la frustration des usagers quant à cette lacune du nouveau système :

« **DE NOMBREUX USAGERS DES BUS TRANSJAKARTA NE SAVENT TOUJOURS PAS COMMENT UTILISER LES CARTES DE PAIEMENT ÉLECTRONIQUE ET LES DISTRIBUTEURS AUTOMATIQUES. LA RAISON EN EST QUE LES CARTES DE PAIEMENT ÉLECTRONIQUE NE SONT PAS ENCORE TRÈS RÉPANDUES, DE SORTE QU'IL Y A ENCORE BEAUCOUP DE CLIENTS QUI NE COMPRENNENT PAS COMMENT UTILISER CES CARTES ET LES DISTRIBUTEURS AUTOMATIQUES DE BILLETS, NOTAMMENT LES CLIENTS QUI VIENNENT DE L'EXTÉRIEUR DE JAKARTA. SI DES CLIENTS SE PLAIGNENT AUPRÈS DU SERVICE CLIENTÈLE DE TRANSJAKARTA, ILS OBTIENNENT RAREMENT UNE RÉPONSE IMMÉDIATE. CELA S'EXPLIQUE PAR LE NOMBRE TRÈS LIMITÉ DE TECHNICIENS CHARGÉS DE TRAITER LES PROBLÈMES DE DISTRIBUTEUR AUTOMATIQUE – UN TECHNICIEN POUR TROIS COULOIRS – DE SORTE QUE LE TRAITEMENT DES PLAINTES PREND SOUVENT BEAUCOUP DE TEMPS, MÊME SI TOUS LES ARRÊTS DE BUS NE SONT PAS ÉQUIPÉS DE DISTRIBUTEUR AUTOMATIQUE. »**

Une employée des bus TransJakarta, Jakarta

À Bogota, en Colombie, le syndicat des vendeurs de billets de Recaudo Bogota résiste au processus d'automatisation, car il entraîne directement des pertes d'emplois et davantage de contrats à durée déterminée pour les travailleuses (qui représentent environ 80 % de la main-d'œuvre).

« **AUTREFOIS, LA MAJORITÉ DU PERSONNEL ÉTAIT SOUS CONTRAT À DURÉE INDÉTERMINÉE, CE QUI LEUR DONNAIT UNE STABILITÉ ET LEUR PERMETTAIT D'ÊTRE REPRÉSENTÉS PAR UN SYNDICAT. EN 2019, NOUS AVIONS 2 700 TRAVAILLEURS EMPLOYÉS À RECAUDO, ET AUJOURD'HUI NOUS SOMMES MOINS DE 2 000. LES ÉQUIPES ÉTAIENT CONSTITUÉES DE QUATRE PERSONNES, CONTRE DEUX AUJOURD'HUI. LES COLLÈGUES SE PLAIGNENT DE LA SURCHARGE DE TRAVAIL, CAR LES DEMANDES DES USAGERS SONT TOUJOURS AUSSI NOMBREUSES, MALGRÉ L'AUTOMATISATION. AVEC L'AUTOMATISATION DE TANT DE STATIONS, L'ENTREPRISE N'EMBAUCHE**

PLUS DE PERSONNEL QUE DANS LE CADRE DE CONTRATS D'UNE DURÉE DE TROIS MOIS QUI PEUVENT ÊTRE RENOUVELÉS OU NON. À LA FIN DE L'ANNÉE, ILS SONT EFFECTIVEMENT LICENCIÉS ET RÉEMBAUCHÉS AU DÉBUT DE L'ANNÉE SUIVANTE, PERDANT AINSI TOUTE POSSIBILITÉ D'ACQUÉRIR DE L'ANCIENNETÉ. IL EST DONC TRÈS DIFFICILE DE GAGNER SA VIE, AVEC LE STRESS CONSTANT D'UN ÉVENTUEL LICENCIEMENT, CE QUI ACCROÎT LA PRÉCARITÉ DE L'EMPLOI. »

Vivian Acosta, vendeuse de billets, Bogota

Comme le montre l'étude de cas de Santiago, le licenciement des vendeurs de billets a entraîné des pertes d'emplois et l'externalisation des emplois existants, et a également conduit à une détérioration de la qualité de service. Il y a de moins en moins de personnel dans les stations. En cas d'urgence, pour assister les personnes âgées ou les personnes ayant besoin d'aide, les systèmes de transport public laissent les usagers se débrouiller seuls. Cette situation est particulièrement préoccupante lors d'événements météorologiques extrêmes.

Les machines ne peuvent pas remplacer les précieuses contributions sociales des travailleuses et des travailleurs. Ces machines peuvent améliorer l'efficacité de certaines tâches, et en période de pandémie, les travailleurs comme les usagers peuvent s'en réjouir, mais elles ne peuvent pas remplacer la présence humaine nécessaire à l'exploitation d'un système de transport public véritablement durable et adaptable. Bien que le discours dominant des sociétés d'innovation et des organismes de transport en commun place « l'expérience de l'utilisateur » et la durabilité au cœur de l'automatisation, les réactions hostiles des voyageurs sont dirigées contre les travailleuses et les travailleurs, dont beaucoup perdent leur emploi en cours de route.

Trois questions essentielles doivent être abordées autour de la question de l'automatisation des distributeurs de billets :

1.

Des évaluations de l'impact sur la main-d'œuvre du changement technologique pour savoir combien de travailleurs seront affectés ;

2.

Des possibilités de recyclage et de réaffectation pour les travailleuses et travailleurs licenciés en raison de l'automatisation ;

3.

Un processus de négociation avec les travailleuses sur la mise en service de nouvelles technologies.

3.

EXAMEN DE SITUATIONS SPÉCIFIQUES LIÉES À LA TRANSITION JUSTE : UN APERÇU DE CHAQUE VILLE



**CEBU, PHILIPPINES : UNE TRANSITION
JUSTE INITIÉE PAR LES TRAVAILLEURS :
LES COOPÉRATIVES DE JEEPNEYS À CEBU**



Coopérative moderne de jeepneys à Cebu, Philippines, juin 2021.
Crédit : NCTU

En 2016, le gouvernement des Philippines a annoncé qu'il allait lancer un programme de modernisation des véhicules de services collectifs. Annoncé comme une « réforme globale du système qui modifiera complètement l'industrie du transport terrestre public », le programme vise à restructurer tous les transports terrestres afin de réduire les émissions de carbone dans les villes du pays.

Bien que le programme concerne tous les transports terrestres, le gouvernement s'est concentré sur les jeepneys, un mode de transport populaire adapté des jeeps laissées par l'armée américaine après la Seconde Guerre mondiale. Les jeepneys représentent près de la moitié des trajets dans le Grand Manille et transportent entre 18 et 30 passagers. Malgré la réputation de pollueurs attachée aux jeepneys et aux bus, ils sont efficaces en termes de capacité de transport et permettent ainsi de réduire la circulation, les frais de carburant, les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique⁴⁶. Dans les plus grandes villes, les véhicules privés sont 25 fois plus nombreux que les véhicules de services collectifs. Les jeepneys ne représentent que 2 % de l'ensemble des véhicules immatriculés⁴⁷.

« **MALGRÉ LA RÉPUTATION DE POLLUEURS ATTACHÉE AUX JEEPNEYS ET AUX BUS, ILS SONT EFFICACES EN TERMES DE CAPACITÉ DE TRANSPORT. »**



Nouvelle coopérative de la NCTU à Cebu, Philippines, 2021
Crédit : NCTU



Ateliers sur la transition juste, Cebu, Philippines, mai 2021 | Crédit : NCTU

Le programme de modernisation des véhicules de service collectifs a d'abord fait porter ses efforts sur l'élimination progressive de 240 000 jeepneys traditionnels, menaçant ainsi près de 500 000 emplois. Le gouvernement a fait pression en faveur d'une politique qui prévoit l'élimination complète des jeepneys à moteur à combustion interne et leur remplacement obligatoire par des moteurs électriques ou plus propres (Euro IV, V ou VI), ainsi qu'une concentration du marché des opérateurs. Environ 70 % des jeepneys aux Philippines sont gérés par de petits exploitants (moins de quatre véhicules par exploitant). Le programme de modernisation prévoyait à l'origine que les nouvelles franchises de jeepneys devaient compter au moins 30 véhicules.

En 2017, les conducteurs de jeepneys appartenant à différents syndicats ont mené une grève nationale concertée, exigeant que le programme de modernisation prévoie une transition juste. La NCTU a plaidé en faveur de :

- un moratoire de cinq ans avant le retrait progressif des anciens jeepneys à titre préparatoire ;
- la fin des importations de véhicules excédentaires ou d'occasion en provenance d'autres pays ;
- une subvention publique ou toute autre forme d'aide financière pour moderniser les transports ;
- un certificat spécial d'utilité publique pour les véhicules et les moteurs respectueux du climat ;
- des essais pilotes pour les alternatives gouvernementales, comme les véhicules et les moteurs électriques pour les transports publics.

Les personnels du secteur des des jeepneys ont reconnu la nécessité de véhicules propres, mais ont déclaré qu'il leur fallait une transition équitable vers le nouveau dispositif et une transition plus globale permettant la fabrication locale de nouvelles unités et le développement d'alternatives publiques.

La grève a permis d'obtenir des concessions partielles et temporaires de la part du gouvernement central :

- Un moratoire de trois ans, repoussant la suppression progressive à la fin de 2020.
- Une baisse de la capitalisation à hauteur de 20 000 pesos philippins par unité (415 dollars US), permettant la création de coopératives de transport et leur donnant la priorité dans les appels d'offres relatifs à leurs itinéraires actuels. Ce dernier élément sera essentiel pour des transports publics gérés par le personnel, grâce à l'organisation des membres de la NCTU en coopératives de travailleurs dans tout le pays.

46 Bureau régional de l'OIT pour l'Asie et le Pacifique, 2014.

47 De Torres 2021.

La grève pour une transition juste a ouvert la porte à une idée et à une transformation qui ont structuré le processus en une solution de transport public gérée et contrôlée par les travailleuses et travailleurs.

« LES COOPÉRATIVES POSAIENT DE NOMBREUX PROBLÈMES, PARCE QUE LA PLUPART DES MEMBRES ÉTAIENT DES EXPLOITANTS INDIVIDUELS ET QU’ILS AVAIENT VÉCU DE MAUVAISES EXPÉRIENCES AVEC LES COOPÉRATIVES DANS LE PASSÉ. C’EST COMME ÇA QU’ILS GAGNAIENT LEUR VIE DEPUIS LONGTEMPS. NOUS AVONS DÛ FAIRE BEAUCOUP D’EFFORTS POUR EXPLIQUER QUE C’ÉTAIT NOTRE SEULE CHANCE DE TRANSITION, QUE LES COOPÉRATIVES APPORTERAIENT UNE STABILITÉ AUX TRAVAILLEURS ET QUE LA PROPRIÉTÉ COLLECTIVE (ET LA LUTTE) ÉTAIT LE SEUL MOYEN DE CONSERVER NOS MOYENS DE SUBSISTANCE. »

Angie Mata, dirigeante NCTU de Cebu

Passées les hésitations initiales, les activités des coopératives ont repris pour se préparer à la date limite de retrait progressif. La NCTU a créé 18 coopératives dans neuf villes et provinces, comptant 4 392 membres. Dans la ville de Cebu, la NCTU a organisé jusqu’à présent 12 coopératives différentes. Plus de 2 000 travailleuses et travailleurs en font partie.

« TANT DE CHOSES ONT CHANGÉ. LES TRAVAILLEURS SONT PASSÉS D’UNE JOURNÉE DE TRAVAIL INDIVIDUALISÉE, OÙ LEURS SEULES RELATIONS AVEC LEURS PAIRS CONSISTAIENT À SE DISPUTER LES PASSAGERS, À UN SYSTÈME D’ORGANISATION COLLECTIVE. ILS FONT DÉSORMAIS PARTIE D’UN PROJET COMMUN, COLLECTIF. »

Angie Mata, dirigeante NCTU de Cebu



Coopérative de jeepneys moderne, Cebu, Philippines, juin 2021 | Crédit : NCTU



JAKARTA, INDONÉSIE : VICTOIRES ET DÉFIS DE LA TRANSITION JUSTE



Rassemblement du 1^{er} mai à Jakarta, Indonésie, mai 2021 | Crédit : Enung Yani

La ville de Jakarta s'est imposée à l'échelle mondiale comme un fervent défenseur de l'expansion des transports publics qui luttent directement contre la crise climatique. Le gouvernement actuel semble déterminé à faire de la ville un exemple pour les pays du Sud, en développant les lignes de train, en électrifiant les bus et en privilégiant les zones piétonnières et cyclables.

Le gouvernement central contrôle directement le secteur ferroviaire de la ville, ce qui permet un contrôle plus direct des processus de transition. Ces dernières années, le gouvernement a mis en service des distributeurs automatiques de billets, mettant en danger l'emploi de 318 employés affiliés au SKPA (le syndicat qui représente les cheminots à Jakarta). Grâce à la négociation, le syndicat a réaffecté les emplois de ces personnels, ce qui a conduit l'entreprise à créer un nouveau poste, celui

d'agent d'embarquement, afin d'aider les passagers dans les gares. Les 318 employés concernés ont été réaffectés à ce nouveau rôle, en conservant leur emploi et leurs conditions de travail.

« GRÂCE À LA NÉGOCIATION, LE SYNDICAT A RÉAFFECTÉ LES EMPLOIS DE CES TRAVAILLEURS. »

PT KCI, un opérateur de services de trains électriques à Jabodetabek, a cessé de vendre des billets papier et a opté pour les distributeurs automatiques. Des machines ont été installées. Cependant, l'effet de la réduction du nombre de préposés aux guichets n'a pas eu trop de conséquences en raison de l'émergence de cette nouvelle fonction. Les agents de service aux passagers expliquent aux clients comment acheter et utiliser les billets, et comment monter dans le train pour ceux qui l'utilisent pour la première fois.

« LE SECTEUR FERROVIAIRE A INNOVÉ EN METTANT EN PLACE DES DISTRIBUTEURS AUTOMATIQUES DE BILLETS POUR LES TRAINS DE BANLIEUE, RÉDUISANT AINSI AUTOMATIQUEMENT LE PERSONNEL CHARGÉ DE LA BILLETTERIE AU GUICHET. PARALLÈLEMENT, UN NOUVEAU MÉTIER A ÉTÉ CRÉÉ POUR LE SERVICE AUX PASSAGERS AFIN D'APPRENDRE AUX NOUVEAUX CLIENTS À ACHETER DES BILLETS ET À VOYAGER EN TRAIN. PAR CONSÉQUENT, LA RÉDUCTION DU NOMBRE D'EMPLOYÉS N'EST PAS SIGNIFICATIVE. »

Choerul, SPKA, Jakarta, Indonésie



Rassemblement « Nos emplois, notre planète, nos transports publics » à Jakarta, Indonésie, novembre 2021 | Crédit : SPKA

Dans le service de bus TransJakarta, la situation est différente. Alors que la réglementation générale du système est entre les mains du gouvernement, l'exploitation concrète des bus (qu'il s'agisse de lignes BRT ou non) est confiée à des entreprises privées, qui cherchent souvent à réaliser des bénéfices plus importants. Le syndicat a dénoncé publiquement le fait qu'en 2021, plus de 500 accidents ont impliqué des bus de TransJakarta. L'augmentation du nombre d'accidents survient après que les entreprises ont adopté une « politique d'efficacité » qui a réduit le nombre d'agents de service des bus, auparavant chargés de la sécurité et de la vente des billets.

Sur les lignes de BRT désormais automatisées, les agents de service ont été complètement supprimés, entraînant le licenciement de plus de 780 travailleuses et travailleurs. Le SPTJ, le syndicat qui organise les employés des bus de TransJakarta, a dénoncé publiquement les entreprises et le gouvernement.⁴⁸ Les agents d'assistance étaient essentiels pour superviser le comportement des conducteurs et maintenir des services de qualité. Outre la réduction du nombre de ces agents, TransJakarta est passé de trois agents de contrôle par ligne à un seul, ce qui a conduit à une augmentation des accidents.⁴⁹ Les politiques privilégiant les profits ont eu des conséquences coûteuses pour les passagers et les personnels.

Les syndicats impliqués dans le système de transport public à Jakarta (SPKA, SPDT et SPTJ) encouragent collectivement une négociation en faveur d'une transition juste avec le gouvernement du district, afin de garantir que les travailleuses et les travailleurs directement affectés par la mutation technologique et par la mise en service de modes de transport plus propres soient pris en charge et continuent d'appartenir au système de transport public.



Rassemblement « Nos emplois, notre planète, nos transports publics » à Jakarta, Indonésie, novembre 2021 | Crédit : SPDT



Ateliers de discussion sur la transition juste à Jakarta, Indonésie, juin 2021 | Crédit : ITF

48 [Serikat Pekerja Transjakarta: Layanan Menurun karena Perusahaan Utamakan Profit daripada SDM](#)

49 [Buses Often Accident, Trade Union Criticizes Transjakarta Prioritizing Cuan](#)



HYDERABAD, INDE :
LE SYNDICAT DES TRAVAILLEURS DES
PLATEFORMES SE BAT POUR UNE
ÉLECTRIFICATION JUSTE DES VÉHICULES DE
LIVRAISON ET DE TRANSPORT DE PASSAGERS



Les travailleurs des plateformes à Hyderabad, en Inde, font pression en faveur d'une transition juste qui tienne compte de leurs besoins dans le contexte des politiques d'électrification que le gouvernement de l'État, ainsi que les grands employeurs comme Ola, Uber et Swiggy, adoptent localement. Les chauffeurs craignent de plus en plus que les villes interdisent les véhicules non électriques, comme cela a été annoncé à Gurgaon en 2021, déclenchant des manifestations de grand ampleur à l'initiative des chauffeurs⁵⁰.

L'IFAT/TFWDA a lancé la campagne « *Climate Warriors* » pour mobiliser ses membres et faire pression sur les gouvernements et les employeurs selon trois axes différents :

1.

Les conditions de travail et de vie des personnes travaillant dans le transport urbain (par l'organisation d'un réseau de « *climate warriors* » – combattants pour le climat – menant à bien un audit environnemental de leurs communautés), en mettant l'accent sur la sécurité des femmes.

2.

Le soutien à la transition des conducteurs et des usagers vers les véhicules électriques (en appelant à l'aide du gouvernement et des employeurs pour rendre cette transition possible, notamment en augmentant le financement en vue de l'acquisition de véhicules électriques).

3.

Un transfert modal vers les transports publics. Les livreurs et les personnels des transports en commun savent que la solution globale au changement climatique passe par un renforcement des transports publics et une diminution du nombre de véhicules privés. Dans les ateliers menés avec les livreurs et les travailleurs des plateformes à Hyderabad, un consensus s'est dégagé sur le fait que la simple électrification de leurs véhicules ne serait pas une solution définitive.



Campagne « *Climate Warriors* », Hyderabad, Inde, novembre 2021 | Crédit : IFAT

50 [Not let in e-rick zone, CNG auto drivers protest](#)

Les ateliers organisés à Hyderabad ont montré l'effet évident du changement climatique sur les conditions de vie et de travail. Dans le cadre du projet de transition juste, les participants ont décidé de former des groupes de « combattants pour le climat » au sein du syndicat qui réalisent des audits dans leurs communautés sur les effets du changement climatique et les besoins en termes de transports publics, de logement et d'assainissement.

« CHAQUE TRAVAILLEUR INFORMEL INSCRIT REÇOIT UNE CARTE E-SHRAM QUI LUI PERMET DE BÉNÉFICIER D'UNE ASSURANCE ACCIDENT ET INVALIDITÉ. »

Dans le cadre du projet de transition juste et de l'appel à l'extension de la sécurité sociale en réponse à la crise climatique, l'IFAT a associé les ateliers à une campagne massive d'inscription à la sécurité sociale. Suite à une décision récente du gouvernement central de faire bénéficier les travailleurs informels de la sécurité sociale (y compris les travailleurs des plateformes), l'IFAT a organisé un camp afin d'inscrire les chauffeurs/coursiers, les membres actifs de la famille et les travailleurs de la zone industrielle voisine sur le portail de sécurité sociale E-shram récemment inauguré par le gouvernement indien au profit des travailleurs informels. Chaque travailleur inscrit reçoit une carte E-shram qui lui permet de bénéficier d'une assurance accident et invalidité. À l'avenir, les régimes et prestations gouvernementaux destinés aux travailleurs informels seront accordés via cette carte d'identité.



Ateliers de discussion sur la transition juste à Hyderabad, Inde, septembre 2021 | Crédit : IFAT



SANTIAGO, CHILI : LES VENDEURS DE BILLETS DE MÉTRO CONGÉDIÉS SONT DES TRAVAILLEURS ESSENTIELS EN PÉRIODE D'URGENCE CLIMATIQUE



Rame de métro à Santiago, Chili | Source : Wikipedia Commons

Santiago du Chili possède l'un des réseaux de métro les plus étendus d'Amérique du Sud, en expansion constante. Il appartient au gouvernement national, mais est exploité principalement par le biais de contrats de sous-traitance avec des entreprises privées. Bien que le système se soit développé ces dernières années, les emplois dans le métro sont devenus plus précaires, et des milliers d'entre eux ont été supprimés en raison de la progression de l'automatisation. La qualité du service s'en est trouvée diminuée, les passagers étant souvent désorientés par les nouveaux systèmes, et les travailleurs n'ont pas bénéficié d'un soutien suffisant lors des urgences climatiques. Des inondations de grande ampleur ont eu lieu dans le métro ces dernières années ; la solution ne sera pas l'automatisation accrue des tâches mais le recours à des travailleurs expérimentés.

« ALORS QUE L'ADMINISTRATION PRÉTEND VOULOIR AMÉLIORER LE RÉSEAU DE MÉTRO, ELLE A LICENCIÉ PLUS DE 1 500 TRAVAILLEURS, NOTAMMENT DES VENDEURS DE BILLETS, ET PLUS DE 600 AGENTS DE NETTOYAGE EN L'ESPACE DE DEUX ANS. »

Eric Campos Bonta, Président de la FESIMETRO⁵¹

« L'AUTOMATISATION DE LA VENTE DE BILLETS A ENTRAÎNÉ LE LICENCIEMENT MASSIF DES VENDEURS DE BILLETS. NOUS SOMMES PASSÉS DE SIX PRÉPOSÉS PAR STATION À UN SEUL. CELA REPRÉSENTE 1 500 TRAVAILLEURS EN MOINS, DONT LA GRANDE MAJORITÉ SONT DES FEMMES. »

Yolanda Maltes, Secrétaire générale, FESIMETRO

« LA QUALITÉ DU SERVICE S'EN RESSENT DE MÊME QUE LA CAPACITÉ À RÉPONDRE AUX URGENCES CLIMATIQUES, QUI SONT DE PLUS EN PLUS FRÉQUENTES. NOUS AVONS PERDU TANT DE COLLÈGUES À CAUSE DE L'AUTOMATISATION DES DISTRIBUTEURS DE BILLETS ET DES TRAINS AUTONOMES. CES DERNIÈRES ANNÉES, NOUS AVONS CONNU DES INONDATIONS MASSIVES DANS LE MÉTRO, ET NOUS N'AVONS PAS PU RÉPONDRE AUX BESOINS DES PASSAGERS EN RAISON DU MANQUE DE PERSONNEL. PAR MOMENTS, J'ÉTAIS TOUTE SEULE DANS TOUTE LA STATION. »

Une préposée à la billetterie, métro, Santiago

Le métro de Santiago est le lien nodal avec les bus, le réseau de taxis collectifs et l'ensemble du système de transport de la ville. Le syndicat des personnels du métro, ainsi que les syndicats et les travailleurs des services de trains interurbains, des services de bus et des services de taxi collectif ont lancé une alliance intersyndicale des transports publics (*Mesa Intersindical del Transporte Público*), qui préconisera que la transition juste pour les travailleurs des transports publics soit à l'ordre du jour des gouvernements locaux, régionaux et nationaux, et figure dans la nouvelle constitution du Chili, qui sera soumise au vote en 2022⁵². Le réseau s'attachera plus particulièrement au rôle de l'État dans la gestion d'une transition juste dans les transports publics qui garantisse le droit à la mobilité des usagers et les droits du travail des personnels.



Métro de Santiago, Chili | Crédit : Andres Valdes

⁵¹ [Eric Campos, président de la Federación de Sindicatos de Metro](#)

⁵² [Con éxito se llevó a cabo el lanzamiento de la Mesa Intersindical del Transporte Público](#)



BOGOTA, COLOMBIE : LA TRANSITION QUI N'A PAS EU LIEU. LE RETRAIT PROGRESSIF DES BUS TRADITIONNELS ET LA DIFFICULTÉ À DÉPASSER LE STADE DES DÉCLARATIONS⁵³



Rassemblement « Nos emplois, notre planète, nos transports publics » à Bogota, Colombie, novembre 2021
Crédit : SNTT

⁵³ [Après 30 ans de travail dans les bus, une transition juste nous glisse entre les doigts.](#)

Le dernier délai pour le retrait des services de bus traditionnels de Bogota du système de transport était fixé en décembre 2021. La municipalité s'était engagée à remplacer les vieux bus polluants par une nouvelle flotte de bus électriques. Malgré la lutte des travailleurs des bus traditionnels et les engagements pris avec la municipalité, la grande majorité des quelque 6 000 travailleurs directs (et plus de 10 000 indirects) avaient perdu leur emploi à la fin de 2021. Les salons de l'emploi promis par le gouvernement municipal n'ont pas donné les résultats escomptés. De nombreux travailleurs âgés, proches de la retraite, n'avaient pas la possibilité de se recycler ni d'être réembauchés par les nouveaux opérateurs de bus électriques.

« LA GRANDE MAJORITÉ DES QUELQUE 6 000 TRAVAILLEURS DIRECTS (ET PLUS DE 10 000 INDIRECTS) AVAIENT PERDU LEUR EMPLOI À LA FIN DE 2021. »



Une vendeuse de billets de Recaudo à Bogota quittant son domicile tôt le matin à Bogota, Colombie, octobre 2021 | Crédit : SNTT

Le SNTT a organisé des défilés et des manifestations, a interpellé la municipalité et les employeurs et réclamé une transition équitable pour le personnel des bus traditionnels⁵⁴. Le fait qu'un si grand nombre de travailleuses et de travailleurs du système de bus traditionnel se retrouvent sans emploi de remplacement témoigne de l'échec de cette politique, un échec dont se souviendront les salariés et les communautés qui sont censés bénéficier de l'électrification des transports publics.



Réunion des dirigeants du SNTT avec des travailleurs touchés par le retrait progressif des minibus traditionnels, à Bogota, en Colombie, juin 2021 | Crédit : SNTT



**Enquête auprès des travailleurs touchés par la suppression progressive des minibus traditionnels, à l'initiative de la municipalité de Bogota, juin 2021
Crédit : SNTT**

L'échec n'est pas lié à la capacité financière de la municipalité ou des employeurs, mais plus largement à l'incapacité de créer des programmes impliquant les travailleuses et les travailleurs et les communautés directement concernés. Bon nombre des travailleurs qui ont perdu leur emploi en raison de la suppression progressive des bus traditionnels pourraient être employés par les nouveaux opérateurs de bus électriques. Le principal exploitant de bus électriques, GreenMovil (une filiale locale de la multinationale Transdev), se bat actuellement pour trouver suffisamment de chauffeurs afin que ses opérations puissent commencer. Lors de communications informelles avec les dirigeants syndicaux du SNTT, l'entreprise a admis avoir embauché moins de 400 employés à la fin du mois de décembre 2021, alors qu'elle a besoin d'un peu plus de 1 500 personnes pour démarrer ses activités.

De même, la municipalité a pris de nombreux engagements visant à embaucher des centaines de femmes⁵⁵ pour conduire les nouveaux bus électriques. Malgré des annonces publiques positives, les entreprises de bus électriques ont du mal à embaucher des conductrices, en raison d'un manque de formation et de soutien pour cette catégorie de personnel.

Bogota est un exemple des défis à relever sur le terrain en vue de la transition vers des bus propres. Alors que les maires, les employeurs et les bailleurs de fonds internationaux vantent les mérites des bus électriques, le fait de ne pas prendre en compte les besoins des travailleurs et des communautés concernés peut se traduire par des licenciements et par un ressentiment envers ces politiques, de la part de la population même qui est censée en bénéficier.

54 [Transición Energética /Transición Justa](#)

55 [Bogota.gov.co/mujeres-conductoras-tuvo-exitosa-convocatoria](#)



NAIROBI, KENYA : LES TRAVAILLEURS SE PRÉPARENT À UNE TRANSFORMATION ÉLECTRIQUE



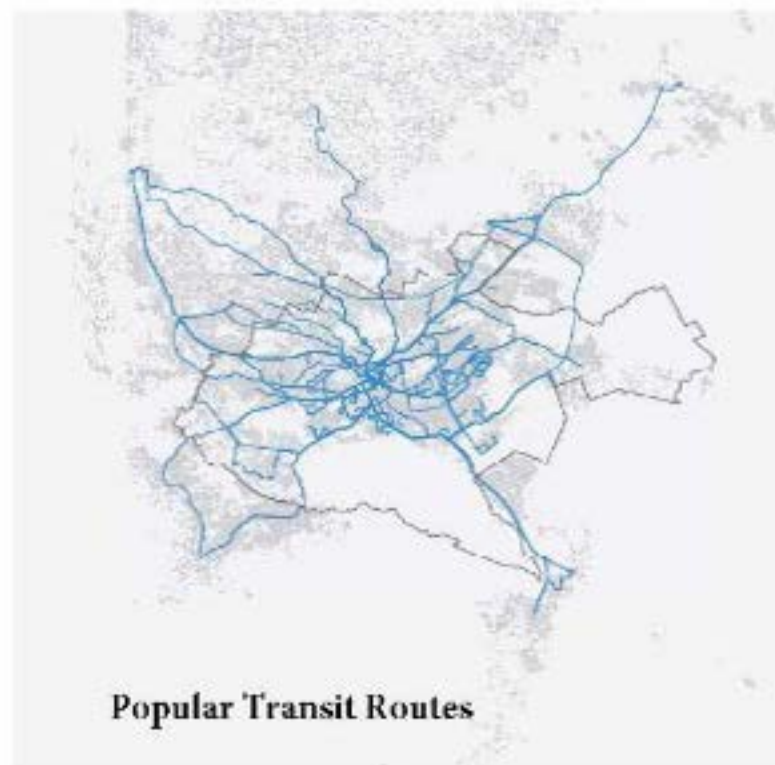
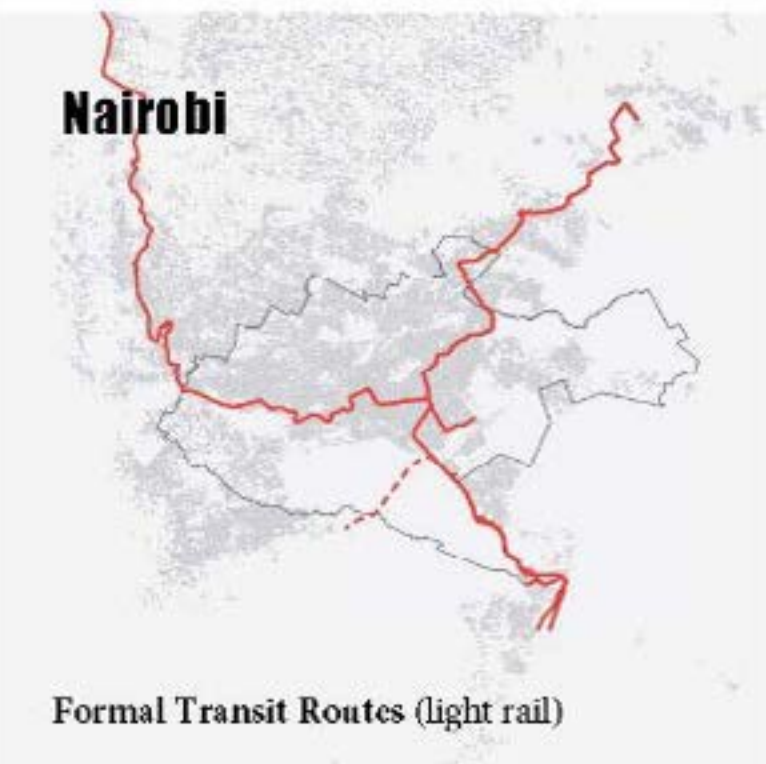
Rassemblement « Nos emplois, notre planète, nos transports publics » à Nairobi, Kenya, novembre 2021
Crédit : ITF

Nairobi est une ville africaine de premier plan dans la lutte contre la crise climatique grâce à ses politiques de transport public. Malgré les difficultés liées au faible déploiement des véhicules électriques au Kenya, des progrès importants ont été réalisés par rapport aux pays voisins :

- La décision de la *Kenya Power and Lighting Company* (KPLC) et de la *Kenya Power Generating Company* (KenGen) de déployer un réseau national de bornes de recharge électrique à des endroits stratégiques permettra non seulement d'augmenter le nombre et la couverture des véhicules électriques dans la ville de Nairobi et ses environs, mais aussi progressivement dans tout le pays. Cette mise en œuvre devrait, si possible, être appliquée en consultation avec les syndicats de travailleurs des transports publics.
- La décision du gouvernement de réduire les droits d'accises sur l'importation de véhicules électriques de 20 à 10 % favorisera le recours aux véhicules électriques dans le pays.

- La collaboration entre *Meta Electric Kenya* et *Neo Kenya Mpya* permettra de mettre en service des matatus électriques (minibus privés) sur la Super Autoroute de Thika, à titre de projet pilote. Les matatus sont le principal moyen de transport public dans le pays.
- Le gouvernement de la ville s'oriente vers des lignes de BRT exclusivement composées de bus électriques.
- Les SACCO (sociétés d'exploitation de minibus) ont annoncé à plusieurs reprises leur intention d'introduire des bus électriques dans le secteur des matatus.⁵⁶

Les syndicats ont été confrontés au défi du changement climatique et de la mise en service de technologies telles que les bus électriques et les systèmes de paiement sans numéraire dans un système de transport fortement marqué par le transport informel, qui est le moyen de transport le plus populaire.



Itinéraires de transit formels par rapport aux itinéraires populaires, Nairobi

Source : Urban Age project, LSE Cities. <https://urbanage.lsecities.net/data/popular-transit-nairobi>

⁵⁶ <https://www.bbc.com/news/av/world-africa-47533601>

Les travailleurs des transports urbains à Nairobi abordent l'électrification des véhicules avec scepticisme, car l'absence de relations de travail formelles signifie qu'elle pourrait conduire à davantage de licenciements dans le transport informel. L'expérience récente de l'introduction du système BRT alimente ce scepticisme.

En raison des impacts du changement climatique sur leur travail quotidien, les syndicats qui se sont regroupés pour faire partie du projet de transition juste ont apporté leur soutien aux décisions comme la mise en service de véhicules électriques.



Rassemblement « Nos emplois, notre planète, nos transports publics » à Nairobi, Kenya, novembre 2021
Crédit : ITF

« NOUS RECONNAISSONS QUE LA NÉCESSITÉ DE PASSER DES LOCOMOTIVES À MOTEUR FONCTIONNANT AU PÉTROLE AUX VÉHICULES ÉLECTRIQUES, COMME PROPOSÉ DANS LE CADRE DE L'ACTION CLIMATIQUE, EST UN PAS DANS LA BONNE DIRECTION QUI RÉDUIRA DE MANIÈRE SIGNIFICATIVE LES GAZ À EFFET DE SERRE DU SECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS. CEPENDANT, [NOUS] NOTONS QU'UNE TELLE ÉVOLUTION AURA ÉGALEMENT UN EFFET NÉGATIF POTENTIEL SUR LES TRAVAILLEURS DU SECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS, SI L'ON N'Y PREND GARDE. À CETTE FIN, NOUS AFFIRMONS LA NÉCESSITÉ DE TROUVER DES MESURES D'ATTÉNUATION APPROPRIÉES AVANT QUE LA SITUATION N'EMPIRE... AFIN D'ASSURER UNE TRANSITION AU SEIN DU SECTEUR. »

Déclaration commune des syndicats (TAWU, RAWU et BOTTAX) impliqués dans les ateliers sur la transition juste

La déclaration sera suivie de trois mesures de la part des syndicats :

- des ateliers éducatifs pour établir un lien avec les membres et conforter leur compréhension d'une transition juste ;
- des pressions sur les gouvernements locaux et nationaux afin qu'ils intègrent les travailleurs dans la planification et la mise en œuvre des politiques de lutte contre la crise climatique ;
- un dialogue avec les employeurs dans chacun des sous-secteurs (minibus, chemins de fer, taxis, vélos boda boda et motos-taxis) sur les processus d'électrification qui seront déployés dans la ville.



Rassemblement « Nos emplois, notre planète, nos transports publics » à Nairobi, Kenya, novembre 2021
Crédit : ITF

4.

REVENDEICATIONS NOUVELLES POUR LES TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS URBAINS : 10 POINTS POUR UNE TRANSITION JUSTE

Les effets du changement climatique sur les travailleurs des transports urbains sont manifestes :

- une instabilité croissante de l'emploi ;
- des conditions imprévisibles qui aggravent les conditions d'informalité existantes ;
- la discrimination sexiste ;
- des conditions de travail précaires ;
- l'absence de participation collective à la prise de décisions.

Les travailleurs des transports urbains ne sont pas respectés en tant qu'agents essentiels du changement pour une transition dans les villes. Dans chacune des villes participantes, les travailleurs ont été invités à rédiger des cadres de transition juste – ce qu'ils considèrent comme nécessaire pour faire face à la crise climatique et remettre en question les inégalités existantes dans le système de transport urbain.

Les dix points présentés ci-dessous ne constituent pas une solution définitive, mais résument et récapitulent les principaux débats qui ont eu lieu sur tous les sites, en gardant à l'esprit que les réalités sur le terrain varient considérablement, non seulement d'une ville à l'autre, mais aussi d'un syndicat à l'autre et d'un travailleur à l'autre.

Deux fils conducteurs se dégagent des discussions :

- Premièrement, les travailleurs des transports urbains ont un lien évident avec les communautés qui dépendent de leurs services. Ce lien est particulièrement fort pour les travailleurs des transports publics, qui n'ont cessé de plaider en faveur d'une transition juste qui permette également de réduire les tarifs des transports publics et d'en accroître l'accessibilité.

- Le deuxième élément commun est que les travailleurs estiment que la lutte contre la crise climatique est urgente, mais qu'elle s'inscrit dans un contexte plus large. La crise climatique n'est pas perçue uniquement comme un problème d'émissions de carbone, mais comme une crise sociétale plus globale qui accentue les problèmes existants.

Les problèmes sociétaux sont liés aux urgences climatiques, et la crise doit être l'occasion de saisir l'opportunité de les aborder conjointement. Une transition juste dans les transports urbains doit se focaliser sur la réduction des émissions de carbone et la lutte contre les inégalités existantes. Les transports urbains ne consistent pas seulement en infrastructures – les bus, les métros, les taxis, les véhicules à deux ou trois roues. Ce sont aussi les travailleurs qui les gèrent et les communautés qui en dépendent.

« UNE TRANSITION JUSTE DANS LES TRANSPORTS URBAINS DOIT SE FOCALISER SUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CARBONE ET LA LUTTE CONTRE LES INÉGALITÉS EXISTANTES. »

Les travailleuses et les travailleurs des transports urbains sont en première ligne de la crise climatique. Cette crise a aggravé les inégalités actuelles et les conditions de travail précaires, les bas salaires, les conditions de travail dangereuses, la discrimination fondée sur le genre, l'absence de droits effectifs à la négociation collective et à la liberté d'association, et l'exclusion générale de la prise des décisions les plus importantes concernant le développement des transports urbains.

1. UNE TRANSITION JUSTE VERS UNE FORMALISATION INITIÉE PAR LES TRAVAILLEURS



Dans les pays du Sud, la grande majorité du travail et des services de transport urbain est informelle. Cela signifie que ces travailleuses et travailleurs n'ont pas accès à un salaire régulier, à des conditions de travail décentes, à une protection de la santé et de la sécurité, ou à une quelconque reconnaissance de leurs droits syndicaux. En raison de ces conditions, les travailleurs informels sont particulièrement vulnérables au changement climatique et aux conséquences soulignées dans les sections précédentes.

Une première étape consiste à reconnaître les droits à la liberté d'association et à la négociation collective pour les travailleurs informels du secteur des transports. On laisse souvent entendre que les travailleurs informels sont privés d'organisations collectives, alors que des syndicats sont déjà actifs dans le secteur. Lorsque des changements sont mis en œuvre dans les systèmes de transport, il est essentiel que les travailleurs informels du transport participent aux négociations collectives.

Une fois cette reconnaissance acquise et que des négociations sont en cours, les préoccupations essentielles des travailleurs informels des transports urbains doivent être prises en compte :

- une formalisation initiée par les travailleurs ;
- s'orienter vers l'instauration de salaires fixes, décents et stables ;
- étendre, dans la législation et la pratique, à tous les travailleurs de l'économie informelle, la sécurité sociale, la protection de la maternité et des conditions de travail décentes ;
- réglementer, en coordination avec les travailleuses et les travailleurs, les réseaux de transport informels.⁵⁷

« **LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT RÉGLEMENTER ET FAIRE PRESSION SUR LES EMPLOYEURS POUR QU'ILS PASSENT D'UN TRAVAIL À LA COMMISSION (RÉMUNÉRATION VARIABLE) À UN TRAVAIL À RÉMUNÉRATION FIXE ET À REVENU STABLE.** »

Un livreur pour une plateforme numérique, Hyderabad, Inde

Les salariés des villes participantes ont exprimé des doutes quant aux initiatives gouvernementales destinées à faire évoluer les systèmes de transport, car elles ignorent souvent les travailleurs informels, ne les comptabilisent pas dans le nombre total d'emplois créés et nuisent à leur capacité de gagner leur vie. À Cebu, aux Philippines, et à Bogota, en Colombie, les bus électriques privent d'emploi les travailleuses et les travailleurs des transports publics informels et du soutien informel (nettoyage, cuisine, entretien), qui perdent l'accès à un revenu sans aucune considération de la part des gouvernements. À Bogota, selon une estimation prudente, 6 000 personnes ont perdu leur emploi à cause de la mise en service des bus électriques et du retrait progressif des services de bus traditionnels dans la ville.

⁵⁷ Ce point s'appuie sur les travaux menés par l'ITF sur la formalisation des transports urbains initiée par les travailleurs. Voir <https://www.itfglobal.org/fr/reports-publications/le-transport-informel-de-passagers-au-dela-du-covid-19-guide-syndical-pour-une> et <https://www.itfglobal.org/fr/reports-publications/les-bus-haut-niveau-de-service-brt-et-la-formalisation-des-transport-publics>

2. UNE TRANSITION JUSTE TENANT COMPTE DE L'ÉGALITÉ DE GENRE

Les travailleuses sont en première ligne de la crise climatique, sont les moins protégées et occupent les emplois les plus précaires ou informels. Une transition juste doit être centrée sur les besoins et les demandes des travailleuses, en garantissant qu'elles soient prioritaires dans le processus de formalisation, qu'elles bénéficient d'une protection adéquate, qu'elles aient accès à des installations sanitaires et qu'elles jouent un rôle de premier plan dans la conception des systèmes de transport urbain. Un tel processus impose en outre d'éliminer la ségrégation professionnelle liée au genre, en exigeant de mettre fin à la violence et au harcèlement fondés sur le genre dans le secteur, où les demandes de faveurs sexuelles en échange d'un emploi sont monnaie courante.

« JUSQU'À PRÉSENT, LES TRANSITIONS N'ONT PAS MIS L'ACCENT SUR LA DIMENSION DE GENRE. LA PLUPART DES NOUVEAUX EMPLOIS SONT OCCUPÉS PAR DES HOMMES, TANDIS QUE LES FEMMES EXERCENT PRINCIPALEMENT LES EMPLOIS EXTERNALISÉS ET PRÉCAIRES. LA QUESTION DE LA DISCRIMINATION ET DE L'EXCLUSION DES TRAVAILLEUSES DOIT ÊTRE AU CENTRE DES DÉBATS. »

Une travailleuse du métro, Santiago du Chili

« LES TRAVAILLEUSES OCCUPENT SOUVENT LES EMPLOIS LES PLUS PRÉCAIRES ET LES PLUS MAL PAYÉS DANS LE SYSTÈME DE TRANSPORT. NOUS SOMMES LES PLUS EXPOSÉES À LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE ET AVONS LA PLUS MAUVAISE COUVERTURE MÉDICALE. NOUS SOMMES NOMBREUSES À VOULOIR PRENDRE NOTRE PART DANS LA TRANSITION ET À POUVOIR MONTRER QUE NOUS AVONS LES COMPÉTENCES ET LES CAPACITÉS NÉCESSAIRES POUR OCCUPER D'AUTRES EMPLOIS AU SEIN DU SYSTÈME. LA TRANSITION DEVRAIT PORTER SUR LES ÉNERGIES PROPRES ET SUR L'ÉVOLUTION DE LA CULTURE PATRIARCALE DOMINANTE AU SEIN DE NOTRE SYSTÈME DE TRANSPORT PUBLIC. »

Une préposée à la billetterie, Bogota, Colombie

Le transport urbain est par ailleurs un élément fondamental au soutien de la production et de la reproduction. La conception et la mise en œuvre de politiques de transformation doivent prendre en compte les points de vue des travailleuses et des utilisatrices, donner la priorité à leurs besoins et mettre en œuvre une transition axée sur les femmes en tant qu'usagères et travailleuses des transports urbains, remettant en cause la conception patriarcale qui domine actuellement les systèmes de transport dans le monde.

Le projet a étudié et élaboré un ensemble de revendications immédiates et à long terme. Ces revendications sont très étroitement liées et pourraient s'appliquer aux deux catégories.

Elles sont ressorties des discussions et des expériences vécues par les travailleurs des transports urbains et peuvent être divisées en deux grands types : les questions immédiates, liées au lieu de travail, qui sont devenues plus pressantes dans le contexte de la crise climatique, et les demandes systémiques à plus long terme qui mettent l'accent sur la nécessité de réorganiser les systèmes de transport public, notamment par un contrôle plus démocratique impliquant les travailleurs et les syndicats dans la prise de décision, des responsabilités plus importantes pour le secteur public, un report modal notable pour faire diminuer l'utilisation des véhicules privés et un rôle central pour les travailleuses et les usagères dans le processus de transition.



3. UN COMPLÉMENT DE SALAIRE EN CAS DE PHÉNOMÈNE MÉTÉOROLOGIQUE EXTRÊME

Pour continuer à assurer les services lors d'événements météorologiques extrêmes, les travailleuses et les travailleurs des transports urbains doivent bénéficier d'augmentations de salaire. C'est notamment le cas pour les travailleurs des plateformes, où l'algorithme qui contrôle leur travail prévoit déjà des changements de rémunération en fonction de la demande. Ces rémunérations peuvent être définies dans le cadre de seuils spécifiques (par exemple, le niveau de pollution de l'air, ou une température maximale et minimale). En cas de phénomènes climatiques extrêmes, le travail doit être déclaré dangereux et la rémunération doit être augmentée en conséquence. Les travailleuses comme les travailleurs ont souligné que les pertes de revenus étaient la principale conséquence du changement climatique, et en particulier des phénomènes météorologiques extrêmes.

« ON NOUS DEMANDE DE LIVRER EN TOUTES CIRCONSTANCES, DANS LES PIRES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES, SANS SOUTIEN, SANS PROTECTION ET SANS RÉMUNÉRATION SUPPLÉMENTAIRE. ON PREND TOUS LES RISQUES POUR QUE LES GENS PUISSENT SE NOURRIR. »

Une livreuse pour une plateforme numérique, Bogota, Colombie

À Jakarta, en Indonésie, plus de la moitié des travailleurs du système de bus TransJakarta ont confirmé, lors d'un atelier, que la diminution des revenus était la conséquence la plus importante du changement climatique.

4. UNE GARANTIE D'EMPLOI POUR LES TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS URBAINS

La garantie de l'emploi fait partie des discussions sur les questions climatiques depuis un certain temps et, ces dernières années, elle a pris de l'ampleur à la suite du débat sur le Pacte vert dans les pays du Nord. Une garantie d'emploi pourrait constituer une « option publique en faveur d'emplois de qualité »⁵⁸ ciblant des besoins spécifiques de la société et, dans le cas des travailleurs des transports, elle pourrait garantir leur participation à la transformation urbaine en cours.

« AVEC LA TRANSITION VERS LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES, NOUS POURRIONS PERDRE BEAUCOUP D'EMPLOIS EN RAISON DU MANQUE DE FORMATION, NOTAMMENT DANS DES SECTEURS COMME L'ENTRETIEN DES VÉHICULES. NOUS DEVONS AVOIR LA GARANTIE QUE LES TRAVAILLEURS ACTUELS NE PERDRONT PAS LEUR EMPLOI ET QU'ILS SERONT CONSIDÉRÉS COMME PRIORITAIRES DANS LA RECONVERSION DE LA MAIN-D'ŒUVRE. »

Un travailleur des matatus, Kenya

Une garantie d'emploi pourrait comprendre des possibilités de recyclage, ainsi qu'une stabilité lors de la réaffectation dans d'autres secteurs du système de transport urbain. Cette initiative permettrait de répondre directement aux craintes des travailleurs, au vu de leur expérience des transitions précédentes.

D'aucuns affirment que l'une des limites des programmes de transition juste est le manque de financement pour les réinvestissements majeurs. Dans le cas d'une garantie d'emploi, les municipalités ont déjà la possibilité de créer des emplois liés aux nouveaux investissements (tels que les bus électriques). Il existe des propositions très générales de garanties d'emploi dans les pays du Sud⁵⁹, et des idées concrètes (et dans certains cas des programmes) sont déjà en vigueur. La proposition de décentralisation de l'emploi et de la formation en milieu urbain (DUET) en Inde⁶⁰, s'inspirerait du programme national de garantie de l'emploi en milieu rural (NREGA), qui assure un emploi dans les zones rurales à plus de 100 millions de travailleuses et de travailleurs. L'objectif de la proposition visant à mettre l'accent sur les travailleuses urbaines est particulièrement pertinent pour ce cadre⁶¹.

58 Tcherneva, Pavlina. The case for A Job Guarantee. 2020

59 <https://www.rosalux.de/en/news/id/41764/modern-monetary-theory-in-the-periphery>

60 <https://www.ideasforindia.in/topics/poverty-inequality/duet-re-examined.html>

61 <https://www.thehindu.com/opinion/lead/a-duet-for-indias-urban-women/article33273503.ece>

5. DES PRESTATIONS DE PENSION POUR LES TRAVAILLEURS PROCHES DE LA RETRAITE

Alors que de nombreux travailleurs des transports urbains pourraient être reconvertis et réemployés dans de nouvelles formes de transport urbain, beaucoup approchent de l'âge de la retraite. Pour cette catégorie de personnel, qui est également plus difficile à recycler et à réemployer dans des systèmes de transport qui nécessitent un renforcement important des capacités, une pension de raccordement est la politique la plus sensée dans un cadre de transition juste.

« **LES TRAVAILLEURS SONT CONSIDÉRÉS COMME DES "OBJETS" QUI PEUVENT ÊTRE REMPLACÉS OU "MIS À LA RETRAITE" LORSQUE L'ON N'A PLUS BESOIN D'EUX. BEAUCOUP D'ENTRE NOUS ONT DONNÉ DES DIZAINES D'ANNÉES DE LEUR VIE À CETTE VILLE, ET MÉRITENT D'ÊTRE TRAITÉS AVEC RESPECT LORSQUE LA RETRAITE APPROCHE ET QUE NOUS NE SERONS PAS EMBAUCHÉS PAR DE NOUVELLES ENTREPRISES. »**

Un chauffeur de bus, Bogota, Colombie

Les pensions de raccordement ont été utilisées avec succès dans les programmes de transition juste pour les travailleurs du secteur des combustibles fossiles et pourraient être également mises en œuvre dans le transport urbain. Cette politique ouvrirait également la porte à de nouveaux entrants dans des emplois décents dans le transport urbain, les femmes et les jeunes travailleurs étant les principales catégories prioritaires.

6. LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ EN TANT QUE DROIT FONDAMENTAL

L'impact du changement climatique sur les travailleuses et les travailleurs des transports urbains exige de relever le niveau de protection en matière de santé et de sécurité. De nombreux besoins en matière de santé et de sécurité des travailleurs des transports urbains pourraient déjà être couverts par les infrastructures existantes (comme les abris de protection lors de phénomènes climatiques extrêmes), mais ils nécessitent une coordination accrue entre les différents acteurs dans l'organisation de la main-d'œuvre d'une ville.

Parmi les besoins des travailleurs en matière de santé et de sécurité, les abris de protection contre les événements climatiques extrêmes sont une priorité pour les livreurs des plateformes, qui ont rarement accès aux abris existants, et dont les besoins sont plus importants en cas d'urgence climatique.

Les installations sanitaires sont essentielles pour les travailleuses et les travailleurs, surtout en période de canicule, et plus particulièrement pour les femmes, qui sont les plus touchées par le manque d'accès aux installations, ce qui entraîne d'importantes répercussions psychologiques et sanitaires.

Une couverture sociale élargie tenant compte de la pollution de l'air est également un élément majeur d'un cadre de transition juste, étant donné l'exposition des travailleurs des transports urbains à cette pollution.

« **NOS EMPLOIS SONT CLASSÉS DANS LA PLUS BASSE CATÉGORIE AU SEIN DU SYSTÈME D'ASSURANCE MALADIE. NOUS SOMMES CONSIDÉRÉS COMME DES EMPLOYÉS DE BUREAU, MAIS NOUS PASSONS LA PLUPART DE NOTRE TEMPS À L'EXTÉRIEUR, EXPOSÉS AUX FUMÉES DES BUS QUI ENTRAÎNENT DES MALADIES RESPIRATOIRES. »**

Une préposée à la billetterie, Bogota, Colombie

Enfin, un engagement en faveur de jours de congé maladie payés pour tous les travailleurs des transports urbains constituerait une avancée majeure dans ce processus.

7. UN CONTRÔLE DÉMOCRATIQUE DES TRANSPORTS URBAINS

Les décisions relatives aux transports urbains sont souvent prises en l'absence des travailleurs et des usagers. Les villes doivent aller au-delà des processus de consultation superficiels et intégrer une véritable participation démocratique des travailleurs et des syndicats du secteur des transports urbains, ainsi que des collectifs d'usagers. Les travailleurs doivent être reconnus comme des agents fondamentaux du changement dans la transition, et non comme une simple partie prenante.

« 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

La démocratisation des transports urbains permettrait d'améliorer le soutien des travailleurs et des usagers aux transformations que les villes mettent en place, tout en garantissant que les transports urbains restent abordables et accessibles à tous, notamment aux plus démunis.

« LES TRAVAILLEURS SONT SOUVENT VICTIMES DE DISCRIMINATION DE LA PART DES AUTORITÉS MUNICIPALES, ILS SONT CONSIDÉRÉS COMME UN PROBLÈME ET NON COMME DES MEMBRES QUI CONTRIBUENT À BÂTIR LA COMMUNAUTÉ. NOUS DEVONS AVOIR NOTRE MOT À DIRE DANS LES DÉCISIONS QUI SONT PRISES CAR NOS VIES SONT EN JEU. ET NOUS DEVONS ÉGALEMENT FAIRE PARTICIPER LES USAGERS ET LES GROUPES COMMUNAUTAIRES. ILS SERONT EUX AUSSI DIRECTEMENT TOUCHÉS. »

Un employé des bus, Bogota, Colombie

La participation des syndicats à la prise de décision doit être un élément central de la transition, de même que la promotion de véritables consultations exhaustives et approfondies avec les usagers et les communautés. Au vu de la réussite des expériences des coopératives de travailleurs dans les villes du Sud, ces dernières doivent être privilégiées, en particulier dans les secteurs des minibus et des voitures de transport avec chauffeur (VTC), où de plus petits exploitants, décentralisés et contrôlés par les travailleurs pourraient mieux répondre aux besoins des communautés, tout en maintenant des tarifs abordables et des conditions de travail décentes.

« NOUS AVONS DÛ FAIRE BEAUCOUP D'EFFORTS POUR EXPLIQUER QUE C'ÉTAIT NOTRE SEULE CHANCE DE TRANSITION, QUE LES COOPÉRATIVES APPORTERAIENT UNE STABILITÉ AUX TRAVAILLEURS ET QUE LA PROPRIÉTÉ COLLECTIVE (ET LA LUTTE) ÉTAIT LE SEUL MOYEN DE CONSERVER NOS MOYENS DE SUBSISTANCE. »

Une opératrice de jeepney, Cebu, Philippines

L'expérience de villes du monde entier montre que le fait de donner du pouvoir aux travailleurs des transports et d'impliquer les membres de la communauté se traduit par une plus grande efficacité, des démarches innovantes, de la réactivité et, en fin de compte, une plus grande confiance du public dans les transports publics.

« EN TANT QUE MEMBRE DE LA COOPÉRATIVE DE TRAVAILLEURS, J'AI MAINTENANT LE SENTIMENT DE FAIRE PARTIE DE LA COMMUNAUTÉ ET POUR LES GENS J'EXISTE. NOS EFFORTS SONT RECONNUS AU SEIN DE LA COOPÉRATIVE, ILS SONT APPRÉCIÉS PAR TOUT LE MONDE ET NOUS NE SOMMES PLUS DISCRIMINÉES PARCE QUE NOUS FAISONS UN TRAVAIL D'HOMMES. »

Une travailleuse des jeepneys, Cebu, Philippines

8. LES TRANSPORTS PUBLICS EN TANT QUE BIEN PUBLIC

Le secteur public doit jouer un rôle déterminant dans la lutte contre le changement climatique et la remise en cause des inégalités existantes. Les transports urbains ont souvent été laissés à la merci des opérateurs du secteur privé et de leur recherche de profits, alors que des fonds publics sont mobilisés pour les soutenir. Cette approche du développement des transports urbains doit évoluer, et le secteur public doit reprendre la main non seulement en tant que régulateur et coordinateur, mais aussi en tant qu'opérateur actif des transports urbains, garantissant des services publics accessibles, avec un travail décent, une participation syndicale et l'obligation de rendre des comptes à la population.

« **NOUS VOULONS QUE LA VILLE METTE EN PLACE UN OPÉRATEUR PUBLIC, QU'ELLE SOIT LE PREMIER OPÉRATEUR DE BUS ÉLECTRIQUES, DONNANT L'EXEMPLE D'UNE TRANSITION VERS DES ÉNERGIES PROPRES QUI PRÉVOIE ÉGALEMENT UN TRAVAIL DÉCENT ET STABLE. DE NOMBREUX TRAVAILLEURS DES BUS TRADITIONNELS SONT D'ACCORD POUR REMETTRE EN QUESTION LE MONOPOLE DES OPÉRATIONS CONFISQUÉ PAR QUELQUES ENTREPRISES PRIVÉES. »**

Un régulateur des bus, Bogota, Colombie

La privatisation des transports publics n'a fait qu'aggraver la crise climatique et sociale.

« **NOUS AVONS UN SYSTÈME DE MÉTRO PUBLIC QUI SOUS-TRAITE LA PLUPART DES TÂCHES À DES ENTREPRISES PRIVÉES DONT LE SEUL OBJECTIF EST LE PROFIT. NOUS DEVONS FAIRE ÉVOLUER LE RÔLE DU SECTEUR PUBLIC, INVERSER LE PROCESSUS DE PRIVATISATION ET FOURNIR EN PRIORITÉ UN SERVICE DE QUALITÉ, BON MARCHÉ ET FIABLE. »**

Un travailleur du métro, Santiago du Chili

Ce processus de privatisation doit être inversé en remettant le secteur dans le giron du public, en adoptant notamment une stratégie intégrée pour le développement d'applications de transport urbain gérées par les pouvoirs publics, qui peuvent comprendre des services de livraison et de VTC associés aux transports publics existants.

« **LES CONDUCTEURS DE RICKSHAW ET DE VÉHICULES À DEUX OU TROIS ROUES POURRAIENT ÊTRE ASSOCIÉS À UN SYSTÈME DE TRANSPORT PUBLIC, COMBLANT AINSI LES LACUNES DE LA CONNECTIVITÉ DU DERNIER KILOMÈTRE. »**

Un conducteur pour une plateforme numérique, Hyderabad, Inde

En confiant un rôle central au secteur public, il s'agit également d'éliminer l'appât du gain de l'équation des transports urbains. En dépit de la rhétorique, le secteur public a montré à plusieurs reprises qu'il n'est pas « passif » et « inefficace », bien au contraire. Compte tenu de l'ampleur des crises climatiques et socio-économiques, les solutions existantes ne peuvent reposer sur l'appât du gain des entreprises privées. Ce n'est qu'en misant sur un secteur public fort et axé sur les services qu'une transition juste peut être garantie dans les villes du monde entier.

9. LA SOUVERAINETÉ TECHNOLOGIQUE

Sur le lieu de travail, les travailleuses et les travailleurs doivent comprendre, être consultés et donner leur consentement à l'utilisation de technologies qui modifient la façon dont leur travail est effectué. Cela s'applique aux nouveaux distributeurs automatiques de billets qui sont mis en service dans la plupart des grandes villes, aux caméras de sécurité désormais intégrées dans la plupart des bus, trains et métros, ainsi qu'aux services axés sur les données très répandus dans le secteur de la livraison. Les données sont un aspect majeur du système de transport urbain d'aujourd'hui, et elles sont souvent utilisées sans le consentement des travailleurs. La souveraineté implique que les travailleuses et les travailleurs détiennent le pouvoir de décider de l'utilisation des données qui les concernent, et qu'un débat élargi soit consacré à leurs besoins.

Les changements apportés aux services publics par les données effacent le rôle des travailleurs, tout en intensifiant l'externalisation et en rendant les emplois plus précaires, fragilisant ainsi les conditions de travail. Un processus de transition juste qui prend en compte la souveraineté technologique permettra également de débattre des technologies nécessaires à l'amélioration des services, qui devraient passer avant d'autres priorités (comme l'augmentation des profits des opérateurs privés).

« L'INTRODUCTION DE TECHNOLOGIES NUMÉRIQUES NE POURRA JAMAIS REMPLACER TOTALEMENT LES TRAVAILLEURS. NOUS AVONS DÉJÀ VU QUE LES RELATIONS HUMAINES SERONT ÉGALEMENT NÉCESSAIRES POUR FAIRE FONCTIONNER NOTRE SYSTÈME DE TRANSPORT. SANS LA PARTICIPATION ACTIVE DES TRAVAILLEURS AU PROCESSUS, LA SOLUTION NUMÉRIQUE N'EST PAS VIABLE. »

Une employée des bus, Jakarta, Indonésie

Au niveau sociétal, la souveraineté technologique est également importante pour les pays du Sud qui se situent au bas de l'échelle en termes de régime des droits de la propriété intellectuelle. Dans les systèmes de transport urbain, cela signifie que les nouvelles technologies sont fabriquées et souvent réparées à l'étranger, ce qui isole les industries locales et affecte directement les emplois dans les secteurs de la maintenance. Les gouvernements doivent mettre à profit leurs responsabilités en matière de passation des marchés pour créer, ou revitaliser, les chaînes d'approvisionnement locales, afin que la transformation des transports urbains ne renforce pas la dépendance aux importations et aux priorités définies ailleurs.

« NOUS IMPORTONS LES VOITURES QUE NOUS UTILISONS SUR LES ROUTES. MAIS IL EXISTE DÉSORMAIS DES PROJETS LOCAUX DE FABRICATION ET D'ENTRETIEN DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES À DEUX OU TROIS ROUES. LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT SOUTENIR CES PROJETS ET EN FAIRE UNE PRIORITÉ DE LA TRANSITION. »

Un conducteur de boda boda, Nairobi, Kenya

« NOUS VOULONS QUE LE GOUVERNEMENT INVESTISSE DANS DES MINIBUS ÉLECTRIQUES FABRIQUÉS LOCALEMENT. SINON, NOUS SERONS À LA MERCI D'ENTREPRISES ÉTRANGÈRES QUI NE PERMETTRONT MÊME PAS QUE L'ENTRETIEN SOIT EFFECTUÉ LOCALEMENT. »

Un conducteur de jeepney à Manille, Philippines

10. UN TRANSFERT MODAL VERS LES TRANSPORTS PUBLICS

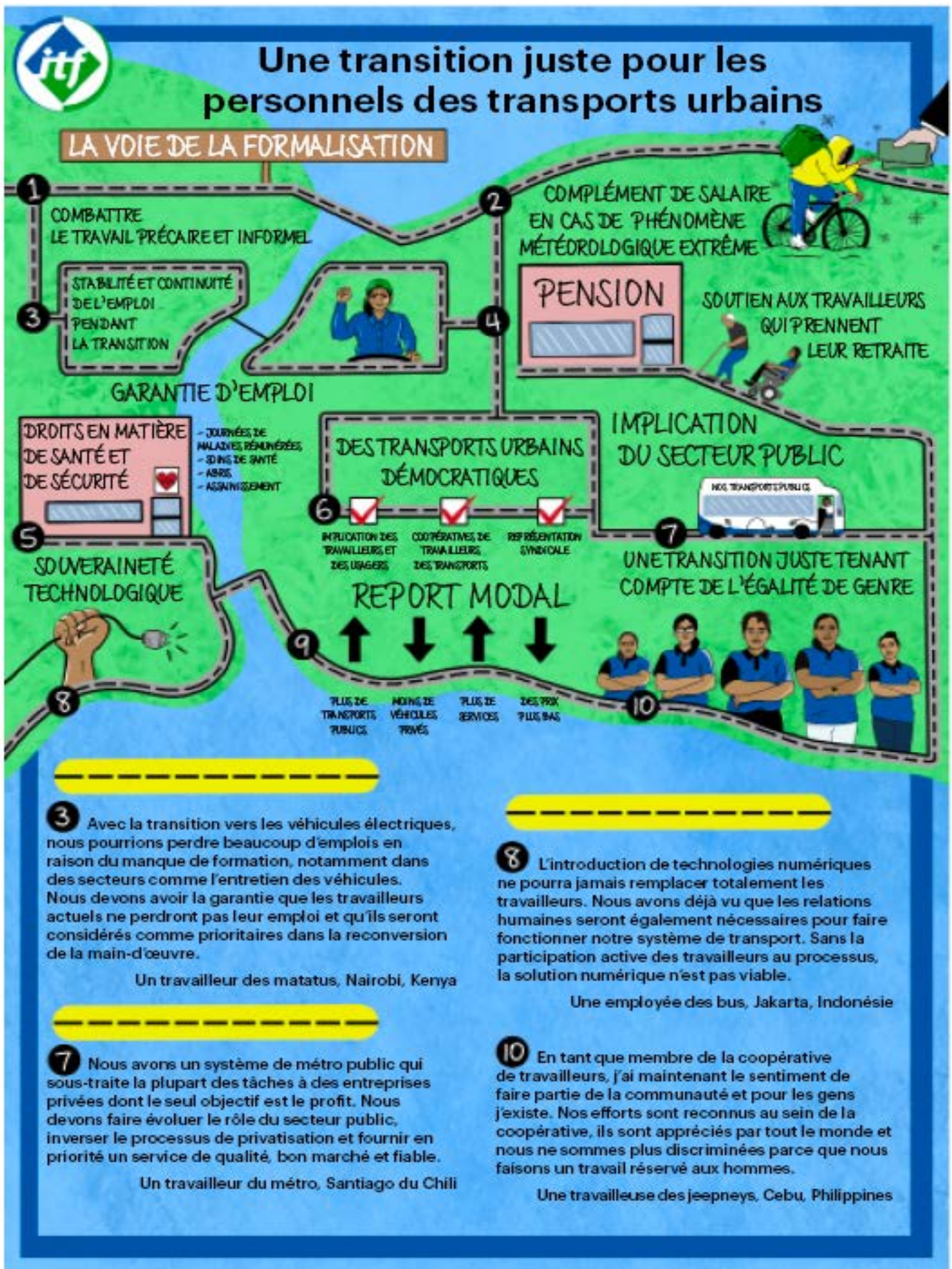
La transition vers un système de transport urbain à faible émission de carbone et vers des villes plus propres ne sera pas possible grâce aux seules solutions technologiques, surtout si celles-ci encouragent l'utilisation des voitures individuelles. Le transfert modal vers les transports publics, la marche et le vélo doit faire partie intégrante de la transition juste. L'accent mis sur les solutions technologiques comme les véhicules électriques signifie souvent que les changements plus profonds nécessaires dans les transports publics sont négligés. Des tarifs bas et des transports publics accessibles et fiables sont essentiels pour répondre aux besoins d'une transition juste à faible émission de carbone.

« **NOUS DEVONS AMÉLIORER LES TRANSPORTS PUBLICS, ET PAS UNIQUEMENT PAR LE RECOURS AUX BUS ÉLECTRIQUES. IL FAUT ÉGALEMENT QUE DAVANTAGE DE BUS CIRCULENT SUR LES ROUTES ET PLUS FRÉQUEMMENT, ENCOURAGEANT AINSI L'ABANDON DU VÉHICULE PRIVÉ. »**

Un livreur pour une plateforme numérique, Hyderabad, Inde

« **LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT INVESTIR DANS DES INFRASTRUCTURES DESTINÉES AUX CYCLISTES ET AUX PIÉTONS QUI POURRAIENT CONTRIBUER AUX SYSTÈMES DE LIVRAISON. À L'HEURE ACTUELLE, LA PRIORITÉ EST INTÉGRALEMENT ACCORDÉE AUX VOITURES PRIVÉES QUI OCCUPENT LA MAJEURE PARTIE DE L'ESPACE, POLLUENT NOS RUES ET SE MONTRENT AGRESSIVES AVEC LES CYCLISTES. »**

Un livreur pour une plateforme numérique, Bogota, Colombie



3 Avec la transition vers les véhicules électriques, nous pourrions perdre beaucoup d'emplois en raison du manque de formation, notamment dans des secteurs comme l'entretien des véhicules. Nous devons avoir la garantie que les travailleurs actuels ne perdront pas leur emploi et qu'ils seront considérés comme prioritaires dans la reconversion de la main-d'œuvre.

Un travailleur des matatus, Nairobi, Kenya

7 Nous avons un système de métro public qui sous-traite la plupart des tâches à des entreprises privées dont le seul objectif est le profit. Nous devons faire évoluer le rôle du secteur public, inverser le processus de privatisation et fournir en priorité un service de qualité, bon marché et fiable.

Un travailleur du métro, Santiago du Chili

8 L'introduction de technologies numériques ne pourra jamais remplacer totalement les travailleurs. Nous avons déjà vu que les relations humaines seront également nécessaires pour faire fonctionner notre système de transport. Sans la participation active des travailleurs au processus, la solution numérique n'est pas viable.

Une employée des bus, Jakarta, Indonésie

10 En tant que membre de la coopérative de travailleurs, j'ai maintenant le sentiment de faire partie de la communauté et pour les gens j'existe. Nos efforts sont reconnus au sein de la coopérative, ils sont appréciés par tout le monde et nous ne sommes plus discriminés parce que nous faisons un travail réservé aux hommes.

Une travailleuse des jeepneys, Cebu, Philippines

LES LIVREURS FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE : LES JEUNES TRAVAILLEURS EN PREMIÈRE LIGNE POUR LE CLIMAT

Les conditions de travail précaires sont monnaie courante pour les travailleurs des plateformes numériques dans le monde entier. La grande majorité des livreurs sont jeunes. Les livreurs des plateformes numériques qui ont participé aux ateliers organisés dans le cadre de ce projet avaient en moyenne moins de 30 ans. Si certains d'entre eux avaient déjà une expérience des organisations syndicales, pour la majorité, l'action collective et la lutte pour les droits des travailleurs étaient des expériences nouvelles.

La crise climatique a mis en évidence la précarité des emplois dans les services de livraison. Les travailleurs sont exposés à des événements climatiques extrêmes sans protection appropriée, tout en devant faire face pour poursuivre leurs livraisons. Les livreurs participant au projet à Cebu, Bogota, Santiago et Hyderabad ont souligné les problèmes auxquels ils sont confrontés lors d'inondations, de chaleurs extrêmes (sans aucun abri), de typhons et d'exposition à la pollution atmosphérique. Les implications sociétales promues par les plateformes numériques, la pression pour poursuivre les livraisons et pour assurer le service en toutes circonstances, contraignent les livreurs à continuer de travailler quelles que soient les conditions, même quand d'autres services sont suspendus.

Si les administrations municipales se sont montrées réticentes à faire un geste en direction des travailleurs des transports urbains en général, cette réticence est plus marquée lorsqu'il s'agit des livreurs. Leur statut professionnel, le rôle de la planification urbaine sur leurs emplois et leur place dans la ville sont des thèmes de discussion auxquels les pouvoirs publics n'étaient pas préparés. Certains n'y ont même jamais réfléchi. Par exemple, lors d'une réunion, un fonctionnaire des autorités de Bogota a dit aux travailleurs d'Unidapp : « Nous ne savions pas que vous étiez si nombreux, et nous n'avons aucune politique pour le secteur. »

Les dix points pour une transition équitable s'appliquent directement aux besoins des livreurs des plateformes numériques. Alors que les plateformes numériques comme Uber, Rappi, FoodPanda et Ola vendent une image d'entreprises durables et promeuvent de plus en plus l'électrification comme solution à la crise climatique, les livreurs ont leurs propres revendications en matière de climat. Comme le souligne le cadre en dix points, les éléments essentiels d'une transition juste pour les livreurs doivent :

- Reconnaître leurs droits en tant que travailleurs, y compris le droit de s'organiser et de négocier collectivement. Cela permettrait aux travailleurs d'avoir accès aux droits en matière de santé et de sécurité, aux pensions et de peser sur la manière dont les données sont utilisées dans le processus.
- Prévoir une prime supplémentaire pour les travailleurs en cas de phénomènes climatiques extrêmes. Les paramètres de cette mesure peuvent être facilement déterminés grâce aux prévisions météorologiques existantes. Par exemple, les travailleurs pourraient recevoir une rémunération supplémentaire les jours où la pollution atmosphérique est supérieure à un seuil négocié, ou lorsque les températures sont supérieures ou inférieures aux limites fixées. Cette fonction pourrait être ajoutée à l'application, à l'instar des algorithmes relatifs aux situations de forte demande.
- Prévoir des espaces d'abri pour les livreurs, avec des installations sanitaires, des zones de recharge et une protection contre les événements climatiques extrêmes.
- Assurer un contrôle démocratique sur l'utilisation des données issues de l'application, ainsi que la souveraineté sur les données personnelles des travailleuses et des travailleurs récupérées par l'application.
- Garantir une participation constructive des travailleurs des plateformes numériques et de leurs organisations à la prise de décision pour tous les aspects du développement du transport urbain.

PRINCIPES DE L'ITF À L'ENDROIT DES EMPLOYEURS DE L'ÉCONOMIE DES PETITS BOULOTS :

1.

La santé, la sécurité et des EPI pour tous les travailleurs, avec la mise à disposition adéquate et appropriée d'équipements de protection individuelle et d'installations sanitaires et des protections spécifiques contre la violence et le harcèlement sur le lieu de travail.

2.

Une classification correcte du statut d'emploi et la fin des relations d'emploi déguisées.

3.

Un socle de protection du travail qui applique les principes et droits fondamentaux au travail de l'OIT, y compris les droits des femmes, la liberté d'association et la négociation collective. Ces droits devraient être inscrits dans les algorithmes eux-mêmes.

4.

Des salaires décents, quel que soit le statut de l'emploi, avec des formules négociées de recouvrement des coûts pour les travailleurs indépendants catégorisés équitablement. Les travailleurs doivent être payés à temps, et recevoir l'intégralité des pourboires au moment de la paie.

5.

Un contrôle humain et digne des travailleuses et travailleurs de l'économie des petits boulots qui voient leur travail conditionné et contrôlé par des logiciels et des données. Des personnes désignées doivent être chargées du contrôle des logiciels et de leur incidence sur les travailleurs.

6.

Des contrats numériques équitables – la flexibilité ne doit pas être privilégiée au détriment de conditions de travail décentes. Les désactivations de l'application doivent suivre une procédure équitable dans laquelle des voies de recours sont prévues. Les contrats doivent préciser les droits relatifs aux données et les modifications des conditions de travail doivent faire l'objet de consultations et de négociations. Les évaluations des travailleurs doivent être transférables d'une application à l'autre.

7.

Des droits relatifs aux données produites par les travailleurs – les travailleurs produisent des données qui sont ensuite utilisées pour contrôler leur travail. Ils ont donc le droit de savoir quelles données sont collectées, à quoi elles servent, où elles sont stockées et comment fonctionne le logiciel qui les utilise. Ils devraient bénéficier d'un libre accès à toutes les données collectées les concernant pendant le temps de travail, en reconnaissance du fait que ce sont leurs données puisqu'ils les ont créées.

8.

Des logiciels neutres en termes de genre – les plateformes doivent s'assurer que leurs algorithmes et leurs processus numériques sont testés afin d'éliminer les préjugés sexistes à l'encontre des femmes en matière de rémunération, de sécurité et autres.

9.

L'accès aux protections sociales, notamment les soins de santé, les pensions et d'autres formes de sécurité sociale et d'assurance.

10.

Le paiement des impôts – les protections sociales sont payées par l'État, à la condition que les entreprises adoptent des pratiques commerciales responsables, comme le paiement de leur part d'impôts.

5. RECOMMANDATIONS POUR L'ITF : DÉVELOPPEMENT ET MISE EN ŒUVRE DE LA STRATÉGIE

- Élargir le projet actuel de transition juste pour y intégrer d'autres affiliés des transports urbains connaissant des situations similaires à celles décrites dans ce rapport.
- Promouvoir la collaboration entre les syndicats en vue de mener des actions mondiales coordonnées qui donnent un coup de projecteur sur le cadre de transition juste dans le débat sur la justice climatique et les politiques de transport public. Cette recommandation pourrait venir à l'appui de la conclusion de la réunion technique de l'OIT d'engager le dialogue avec la CCNUCC sur la transition juste dans la politique sectorielle.
- Cartographier les processus d'électrification mis en œuvre dans le monde et leur incidence sur le travail et l'emploi, et coordonner une stratégie mondiale basée sur les résultats. Bien que le processus d'électrification soit en cours dans différents modes de transport urbain, commencer par cartographier la production, l'exploitation et les impacts des bus électriques devrait être une priorité étant donné le déploiement en cours dans les villes du Nord et du Sud.
- Mener des évaluations de l'impact sur la main-d'œuvre découlant de l'électrification, en les associant aux études existantes sur les impacts sur la main-d'œuvre de l'introduction des services de BRT.
- Analyser, débattre et répondre aux arguments des employeurs qui préconisent une automatisation et une transformation numérique croissantes pour parvenir à la durabilité, ce qui entraîne le déplacement des travailleurs et impose des conditions de vie plus précaires pour ceux qui conservent leur emploi. Ceci vaut notamment pour les femmes préposées à la vente de billets, affectées par l'automatisation des processus de vente. L'ITF doit remettre en question l'idée que l'automatisation conduit d'elle-même à un système de transport urbain plus durable. Les arguments présentés dans ce rapport soulignent le rôle des travailleuses et des travailleurs en cas d'urgence climatique. Cela pourrait être un point de départ propice à la remise en question de la nécessité de licencier les travailleurs des principales sections des systèmes de transport urbain.
- Un engagement plus poussé sur les questions climatiques dans le cadre des petits boulots par le Département des jeunes et le programme relatif à l'avenir du travail. Les effets du changement climatique sur les travailleurs des plateformes, ainsi que les réponses nécessaires doivent être davantage explorés et discutés.
- Mobiliser autour de la campagne « L'avenir est aux transports publics » dans les villes dont les maires sont signataires de la Déclaration de la coalition mondiale de la COP26.⁶² Utiliser la campagne en tant qu'outil pour les engager et les obliger à tenir leurs promesses. Dans les villes où les maires n'ont pas signé, les encourager à le faire et à s'engager sur des feuilles de route spécifiques de transition juste.
- Étendre le cadre à d'autres sections de l'ITF également touchées par le double effet du changement climatique et de l'automatisation.

62 L'avenir est aux transports publics (2021), Déclaration de la coalition mondiale, <https://thefutureispublictransport.org/coalitionstatement/>

6. CONCLUSION

Le projet « Une transition juste dans les transports urbains » constitue une première étape vers l'élaboration d'une réponse collective, initiée par les travailleurs, à la crise climatique, tout en faisant progresser les droits des travailleurs. Le présent rapport :

- Expose les effets du changement climatique sur les travailleurs des transports urbains.
- Décrit les conséquences d'une résolution de la crise climatique qui s'appuierait uniquement sur les solutions technologiques promues par les gouvernements, les employeurs et les bailleurs de fonds internationaux.
- Fixe un cadre en faveur d'une transition juste dans les transports urbains élaborée par les travailleurs et les syndicats participants sur la base de leurs expériences et de leurs revendications au niveau local. Cette proposition permettra de modifier les relations de pouvoir sur le long terme.

Les personnels des transports urbains ont démontré tout au long de ce projet leur capacité à comprendre la crise climatique, à se l'expliquer mutuellement et à formuler des réponses qui répondent à l'ampleur de la crise. Le cadre de transition juste qui résulte de cet échange entre villes aborde les problèmes spécifiques au lieu de travail et les problèmes systémiques. Les travailleurs ont reconnu que les notions restrictives de transition juste ne seront pas suffisantes pour faire face à la crise climatique.

La crise climatique ne se résume pas aux émissions de carbone. Il s'agit d'une crise systémique, socio-économique et environnementale. Les solutions doivent répondre aux besoins spécifiques du travail quotidien (mesures incitatives pour les travaux dangereux, sécurité sociale, etc.) et aux changements systémiques que les villes doivent mettre en œuvre (transfert modal vers les transports publics, augmentation du nombre de transports détenus et exploités par le secteur public, démocratisation des transports).

« LA CRISE CLIMATIQUE NE SE RÉSUME PAS AUX ÉMISSIONS DE CARBONE. ELLE EST À LA FOIS UNE CRISE SYSTÉMIQUE, UNE CRISE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET UNE CRISE ENVIRONNEMENTALE. »

Le cadre de transition juste élaboré dans le contexte de ce projet s'appuie sur les luttes que les travailleurs et les syndicats mènent sur le terrain. Les luttes en faveur de la formalisation du travail, de l'égalité entre hommes et femmes, de bonnes conditions de travail et de meilleurs salaires sont inextricablement liées à la nécessité de s'attaquer à la crise climatique. Les travailleuses et les travailleurs sont tout à fait conscients de ces liens. Il est temps que les employeurs, les gouvernements et les institutions financières internationales le comprennent également, en écoutant la voix de celles et ceux qui vivent au quotidien les conséquences de l'urgence climatique.

Il n'y a pas de solution unique à la crise climatique. Il n'existe pas de solution technologique unique permettant de réduire les émissions et de s'attaquer aux inégalités structurelles dans les transports urbains. Comme l'a montré ce rapport, les processus d'électrification et d'automatisation des transports urbains résolvent une partie de l'équation. Il reste une partie plus importante qui doit être abordée et qui ne repose pas sur l'innovation technologique. Il s'agit d'un défi politique lié au pouvoir, et les travailleurs des transports urbains sont prêts à jouer un rôle dans ce domaine.

Alors que d'autres sections de l'ITF se joignent au débat portant sur les réponses des travailleurs à la crise climatique, les travailleurs des transports urbains ont posé un jalon vers la formulation d'une approche économique globale pour faire face à cette crise.

ANNEXE 1

LE PROJET SUR LA TRANSITION JUSTE

La pandémie de Covid-19 pèse toujours sur les transports urbains dans de nombreuses villes dans le monde. Malgré près de deux ans de pandémie, les gouvernements et les employeurs doivent encore fournir des feuilles de route claires pour un transport durable, incluant la sécurité des travailleurs et des services fiables et accessibles.

Les travailleurs des transports ont assuré un service indispensable pendant la pandémie, en transportant les travailleurs essentiels entre leur lieu de travail et leur domicile, en permettant à des populations entières d'accéder aux tests, aux services médicaux et aux produits de première nécessité, et, avec l'assouplissement des restrictions, en permettant aux salariés de renouer avec leurs lieux de travail.

Les effets de la crise climatique continuent d'affecter les travailleurs des transports dans les villes, en augmentant leur exposition aux phénomènes météorologiques extrêmes et en aggravant la pollution atmosphérique, tout en exacerbant les problèmes existants de précarité, d'informalité, de bas salaires, de manque de protection sociale et de discrimination fondée sur le genre. L'instabilité climatique expose particulièrement les travailleuses. Elles occupent les emplois les plus précaires, les moins protégés.

La pandémie de Covid-19 et l'aggravation de la crise climatique ont mis en évidence la nécessité d'approches intégrées pour un développement juste et durable dans les villes. Les expériences vécues, les réalités et les positions des travailleurs des transports et des communautés qu'ils desservent doivent être au cœur de la réponse apportée à ces problèmes. Les travailleurs des transports urbains, dans les services de livraison et dans les transports publics, ont été indispensables pendant la crise. Ce projet vise à mettre l'accent sur la manière dont les changements qui affectent notre climat et les réponses des gouvernements municipaux et des employeurs s'exercent sur ces catégories de travailleurs.

Le rôle joué par les travailleurs des transports urbains pendant la pandémie de Covid-19 a été largement médiatisé. Mais leur rôle en tant que « travailleurs du climat » n'a pas bénéficié de la même attention. Les maires n'hésitent plus à parler de la nécessité de s'attaquer à la crise climatique en

transformant les espaces urbains. Ces annonces font rarement appel aux travailleurs et ne reconnaissent pas ces derniers comme agents du changement. En réalité, les travailleurs jouent un rôle clé dans les services de transport urbain sur le terrain.

Au cours des deux dernières années, les villes, les maires et, de plus en plus, les employeurs ont pris en compte l'idée de « transition juste » dans leurs annonces. Souvent, il est vaguement fait référence à une transition juste « vers une ville plus verte et plus équitable ». Mais ils n'entrent pas dans les détails ou font un usage abusif de ce terme qui consacre l'invisibilité des personnes les plus touchées par la catastrophe climatique. La transition juste, depuis sa création, concerne les travailleurs et les communautés touchés par la dégradation de l'environnement.

Ce projet s'appuie sur l'action menée par l'ITF dans le domaine des transports urbains. Il s'inscrit plus particulièrement dans la continuité du processus d'élaboration de la Politique populaire des transports publics, qui énonce 28 revendications politiques concernant six grands volets des transports publics : la propriété publique, le financement public, l'emploi et le travail décent, les femmes dans les transports publics, le contrôle des technologies par les travailleurs et le changement climatique.

Les éléments fondamentaux de cette politique ont souscrit aux ateliers et au développement du cadre de transition juste, en particulier :

- une transition juste pour les travailleurs informels ;
- le rôle central des travailleuses dans le cadre de la transition ;
- le rôle du contrôle démocratique (en matière de planification, de données et de participation) ;
- des transports détenus et exploités par une entité publique ;
- le rôle crucial des transports publics dans le cadre de la lutte contre le changement climatique.

Ce projet a pour objectif principal de créer un cadre de transition juste du point de vue des travailleuses et travailleurs des transports urbains, et ce rapport porte sur leurs réalités au quotidien, les effets du changement climatique et des politiques de réduction des émissions, ainsi que les réponses réclamées par les travailleuses et travailleurs. Ce projet s'appuie sur une recherche-action participative avec les personnels des transports urbains dans six villes du Sud. Il ne rend pas intégralement compte des multiples réalités que connaissent les travailleurs des transports urbains dans les pays du Sud, mais il met en évidence des faits concrets et des réponses communes. Le cadre de transition juste en dix points est le fruit d'un travail collectif et négocié, le résultat de dizaines d'ateliers et d'actions avec les travailleurs des villes participantes. Le cadre renforce de nombreux éléments mis en évidence dans le programme Nos transports publics de l'ITF, et en apporte également de nouveaux.

Ces travailleuses et travailleurs ont prouvé leur capacité à comprendre les problèmes actuels (changement climatique et politiques néolibérales), et à proposer des solutions alternatives dans les transports urbains pour s'atteler à ces crises interdépendantes. Les travailleuses et les travailleurs ont également montré que la voie vers une transition juste viendra d'initiatives du terrain. Il ne faut pas s'attendre à une transition juste venant du haut, ou née de la bonne volonté des gouvernements et employeurs. Ce rapport présente un aperçu des actions menées à ce jour.

ANNEXE 2

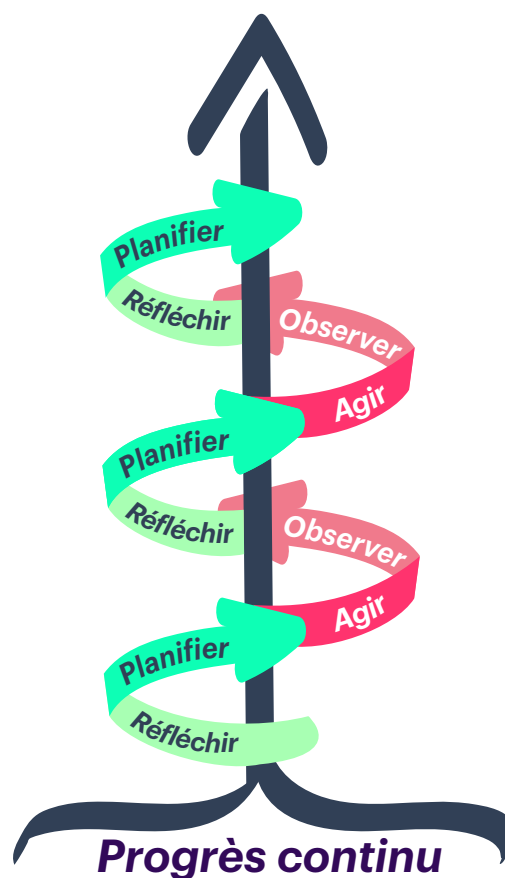
MÉTHODOLOGIE

La pandémie de Covid-19 pèse toujours sur les transports urbains dans de nombreuses villes dans le monde. Malgré près de deux ans de pandémie, les gouvernements et les employeurs doivent encore fournir des feuilles de route claires pour un transport durable, incluant la sécurité des travailleurs et des services fiables et accessibles.

Les travailleurs des transports ont assuré un service indispensable pendant la pandémie, en transportant les travailleurs essentiels entre leur lieu de travail et leur domicile, en permettant à des populations entières d'accéder aux tests, aux services médicaux et aux produits de première nécessité, et, avec l'assouplissement des restrictions, en permettant aux salariés de renouer avec leurs lieux de travail.

Les effets de la crise climatique continuent d'affecter les travailleurs des transports dans les villes, en augmentant leur exposition aux phénomènes météorologiques extrêmes et en aggravant la pollution atmosphérique, tout en exacerbant les problèmes existants de précarité, d'informalité, de bas salaires, de manque de protection sociale et de discrimination fondée sur le genre. L'instabilité climatique expose particulièrement les travailleuses. Elles occupent les emplois les plus précaires, les moins protégés.

La pandémie de Covid-19 et l'aggravation de la crise climatique ont mis en évidence la nécessité d'approches intégrées pour un développement juste et durable dans les villes. Les expériences vécues, les réalités et les positions des travailleurs des transports et des communautés qu'ils desservent doivent être au cœur de la réponse apportée à ces problèmes. Les travailleurs des transports urbains, dans les services de livraison et dans les transports publics, ont été indispensables pendant la crise. Ce projet vise à mettre l'accent sur la manière dont les changements qui affectent notre climat et les réponses des gouvernements municipaux et des employeurs s'exercent sur ces catégories de travailleurs.



Le projet renforce les capacités des affiliés des transports urbains de l'ITF de deux manières. Tout d'abord, en identifiant l'incidence de la crise climatique sur les travailleurs des transports urbains. Ensuite, en instaurant un cadre de transition juste qui répond aux besoins des travailleurs du secteur, tenant compte des questions de genre, des relations intergénérationnelles et des communautés qui dépendent des transports urbains pour leur subsistance.

Dans chacune des villes participantes, le projet a permis de collaborer avec un certain nombre de syndicats, de collectifs de travailleurs, de groupes communautaires et d'acteurs des transports urbains de passagers afin d'organiser, de mobiliser et d'infléchir les plans intégrés de transport urbain fondés sur les discours autour de la transition juste et l'action climatique dans les villes qui subissent des transformations.

Le processus a été divisé en trois étapes principales : premièrement, renforcer les capacités sur la question du changement climatique, en examinant spécifiquement l'incidence du changement climatique sur les travailleurs des transports urbains. Cela a nécessité une recherche collective sur les principales questions qui touchent les travailleurs des transports urbains en matière de changement climatique, suivie d'une discussion et d'un échange collectifs sur les expériences vécues par les travailleurs. Ce processus avait pour but d'orienter les discussions élargies sur le climat vers les réalités quotidiennes du lieu de travail et des foyers. À l'issue de cette réflexion, les travailleuses et les travailleurs ont pris différentes mesures, notamment en parlant de ces questions à leurs collègues, en prenant des photos d'une journée de travail en situation d'urgence climatique, en établissant la liste des personnes qui ont participé ou non à ces discussions. L'objectif de ces actions était d'ouvrir le débat à celles et ceux qui n'avaient pas participé aux ateliers, et d'apporter des preuves des effets du changement climatique sur leur vie.

La deuxième étape était centrée sur la discussion et la proposition d'idées afin de construire un cadre de transition juste qui tienne compte des revendications des travailleurs et des syndicats tout en reconnaissant la nécessité de répondre à la crise climatique. Les travailleurs devaient se réunir pour établir des priorités communes entre les différents groupes (receveurs, vendeurs de billets, livreurs, chauffeurs de taxi, etc.) et formuler des revendications qui s'attaquent aux effets du changement climatique sur leur vie. Cet exercice a servi de base au cadre de transition juste en dix points. Cette étape a également donné lieu à des réflexions sur les innovations technologiques présentées par les gouvernements et les employeurs comme essentielles pour lutter contre le changement climatique, et le rôle qu'elles ont réellement joué.

La troisième étape impliquait la prise de mesures destinées à mettre en pratique les éléments du cadre de transition juste, en coordination avec leurs demandes. Les participants, encadrés par des chercheurs locaux, ont identifié les alliés potentiels ainsi que les opposants. Ils se sont ensuite mis d'accord sur différentes actions qui pourraient être menées collectivement, notamment des manifestations devant les locaux des autorités publiques, des rassemblements, des conférences de presse, des campagnes sur les réseaux sociaux, l'enregistrement de vidéos et le renforcement des capacités au sein de leurs organisations.

La réalisation d'un projet participatif pendant la pandémie de COVID-19 dans différentes villes du monde a constitué un défi important en termes méthodologiques. Les participants avaient des difficultés à maintenir le contact. Les ateliers en ligne ont été réduits à moins de deux heures, et les participants ont été encouragés à rejoindre des groupes WhatsApp ou Facebook dans chaque ville, afin de poursuivre l'échange d'idées et de coordonner les étapes suivantes. Cette méthode a facilité la participation des personnels, notamment les travailleuses qui sont souvent confrontées à des obstacles plus importants lorsqu'elles souhaitent prendre part à des ateliers (en ligne ou en personne).

Cela a également permis aux jeunes travailleurs de s'impliquer davantage dans le projet. Ils sont souvent plus familiers avec les outils en ligne disponibles. Les groupes ont recueilli des preuves sous des formats pratiques (par exemple, en prenant une photo d'un lieu de travail pendant un événement météorologique extrême), ce qui a permis de donner un tour concret aux discussions.

Le caractère permanent de ces actions et réflexions signifie que le cadre issu de ce projet est en cours d'élaboration et qu'il est susceptible d'évoluer. La recherche-action participative a également pour corollaire que de nouvelles stratégies peuvent modifier les conclusions du cadre, à mesure qu'apparaissent de nouvelles réalités.

Les chercheurs principaux exerçant localement ont facilité le processus dans chacune des villes participantes.

Les chercheurs qui ont participé aux travaux :

Benjamin Velasco (Cebu) ;

Daniel Hawkins (Bogota) ;

Andres Arce (Santiago) ;

Rakhi Sehgal (Hyderabad) ;

Heranisty Nasution (Jakarta) ;

Erick Manga (Nairobi).

LIEUX

Le projet s'est concentré sur des villes du Sud dans quatre régions différentes : Amérique latine, Asie Pacifique, Asie du Sud et Afrique. Les critères de sélection pour le projet consistaient en une combinaison des considérations suivantes :

- 1. Les villes membres de l'alliance C40, en particulier les villes qui ont ratifié la déclaration « Notre engagement pour des rues plus vertes et plus saines » ;**
- 2. Les villes où les affiliés de l'ITF avaient le meilleur potentiel pour s'engager dans le projet, et où leur travail actuel bénéficiait des retombées du projet ;**
- 3. Les villes ayant le meilleur potentiel pour construire des alliances entre les affiliés de l'ITF dans le domaine des transports publics et de la livraison en centre-ville autour des objectifs du projet ;**
- 4. Les villes ayant le meilleur potentiel pour construire des alliances entre les affiliés de l'ITF et les organisations de travailleurs informels autour des objectifs du projet.**

À la lumière des critères ci-dessus, les villes suivantes ont été sélectionnées pour participer au projet :

- **Cebu (Philippines) ;**
- **Hyderabad (Inde) ;**
- **Jakarta (Indonésie) ;**
- **Nairobi (Kenya) ;**
- **Bogota (Colombie) ;**
- **Santiago (Chili).**

LES SYNDICATS PARTICIPANTS

Les syndicats participants comprenaient des syndicats des transports publics, des syndicats de livraison en centre-ville et des organisations de services aux passagers et de livraison par le biais de plateformes numériques. L'objectif et la participation des affiliés de l'ITF reposaient sur les orientations fournies par les bureaux régionaux de l'ITF et le bureau de l'ITF à Londres. Dans certaines villes, les participants provenaient principalement d'un seul secteur et d'un seul syndicat, tandis que dans d'autres villes, plusieurs secteurs et syndicats étaient impliqués. Les organisations participantes :

- **Cebu :** Confédération nationale des syndicats des transports, NCTU ; collectif de conducteurs de PM Cebu ;
- **Jakarta :** Serikat Pekerja Kereta Api, SPKA ; Serikat Pekerja Transportasi Jakarta, SPTJ ; Serikat Pekerja Dirgantara dan Transportasi, SPTD ;
- **Hyderabad :** Indian Federation of App-based Transport Workers, IFAT ;
- **Nairobi :** Railway and Allied Workers Union, RAWU ; Transport and Allied Workers Union, TAWU ; Bodaboda, Tuktuk and Taxi Workers Union BOTTAX ;
- **Bogota :** Sindicato Nacional de Trabajadores del Transporte, SNTT ; Unidapp ;
- **Santiago :** Federación de Sindicatos del Metro, FESIMETRO ; Sindicato RedBus ; Sindicato Sisumile de Subus ; Sindicato Elías Lafertte Empresa RedBus ; Coordinadora Nacional Conductores de Transporte Mayor ; Sindicato de Empresa Metro Regional Valparaiso Maquinistas y Afines ; Sindicato de Tracción, Afines y Conexos Trenes Metropolitanos.

RÉFÉRENCES

- Aamodt A.; Cory, K.; and Coney, K. (2021) Electrifying Transit: A Guidebook For Implementing Battery Electric Buses. USAID/NREL <https://www.nrel.gov/docs/fy21osti/76932.pdf>
- Agence internationale de l'énergie, AIE (2021) Net Zero by 2050. A Roadmap for the Global Energy Sector. <https://www.iea.org/reports/net-zero-by-2050>
- B-Team. Pledge for Just Transition and Decent Green Jobs. <https://bteam.org/our-thinking/news/join-the-business-pledge-for-just-transition-and-decent-green-jobs>
- BBC NEWS (12 mars 2019) An electric-powered future for Africa's vehicles. <https://www.bbc.com/news/av/world-africa-47533601>
- BERD/UITP (2021) Going electric A pathway to zero-emission buses. https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2021/06/EBRD_UITP_GIZ_Going-Electric-A-Pathway-to-Zero-Emission-Buses_June2021.pdf
- BNEF (2021) Global EV Outlook 2021. <https://bnef.turtl.co/story/evo-2021/page/3/2?teaser=yes>
- Coalition for Urban Transitions (2021) Seizing the Urban Opportunity. How National Governments can recover from COVID-19 and secure shared prosperity through cities. Insights from six emerging economies. https://urbantransitions.global/wp-content/uploads/2021/03/Seizing_the_Urban_Opportunity_WEB.pdf
- COP26 Universities Network (2020) Just Transition: Pathways to Socially Inclusive Decarbonisation. https://www.ucl.ac.uk/public-policy/sites/public-policy/files/cop26_just_transition_policy_paper_-_final_.pdf
- COPAC/SAFSC (2020) Climate Justice Charter. https://www.safsc.org.za/wp-content/uploads/2020/08/Final-Climate-Justice-Charter_EN_August2020.pdf
- Cremades, R.; Sanchez-Plaza, A; Hewitt, R.; Et al (2021) "Guiding cities under increased droughts: The limits to sustainable urban futures" Ecological Economics, Vol. 189, 107140. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2021.107140>
- De Torres, A. (2021) When Covid Meets Climate Injustice: Phasing Out Jeepneys and Driving Unemployment in the Philippines.
- Diario Estrategia (17 Feb 2021) Hacienda por extensión de Línea 3 de Metro: "Obras como esta permiten crear empleos". <http://www.diarioestrategia.cl/texto-diario/mostrar/2626753/hacienda-extension-linea-3-metro-obras-como-esta-permiten-crear-empleos>
- Dreze, Jean (8 Décembre 2020) "A 'duet' for India's urban women". The Hindu. <https://www.thehindu.com/opinion/lead/a-duet-for-indias-urban-women/article33273503.ece>
- Dreze, Jean (9 mars 2021) "DUET Re-examined". Ideas For India. <https://www.ideasforindia.in/topics/poverty-inequality/duet-re-examined.html>
- Ebi, K.; Capon, A.; Berry, P; Et al (2021) "Hot weather and heat extremes: health risks" Lancet, Vol. 398, Issue 10301, p. 698-708. [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(21\)01208-3](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(21)01208-3)
- Editorial (2018) "Nature Feeling the heat". Nature Clim Change 8, 347. <https://doi.org/10.1038/s41558-018-0169-y>
- El Mostrador (15 janvier 2021) Eric Campos, presidente de Federación de Sindicatos de Metro: "Es raro que se hable de un ambiente de mayor seguridad cuando se han despedido 600 trabajadoras del aseo en los últimos meses". <https://www.elmostrador.cl/mercados/2021/01/15/eric-campos-presidente-de-federacion-de-sindicatos-de-metro-es-raro-que-se-hable-de-un-ambiente-de-mayor-seguridad-cuando-se-han-despedido-600-trabajadoras-del-aseo-en-los-ultimos-meses/>

Esteban Millat, A.; and Fook, A. (8 December 2020) Digital Payments for Urban Mobility. IADB MobiliBlog. <https://blogs.iadb.org/transporte/en/digital-payments-for-urban-mobility/>

Flouris, A. ; Dainas, P. ; Ioannou, L. ; et al. (2018) "Workers' health and productivity under occupational heat strain: a systematic review and meta-analysis" Lancet Planet Health, Vol.2, Issue 12, E521-E531. <https://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S2542519618302377>

Galgoczi, Bela (2020) "Just Transition on the ground: Challenges and opportunities for social dialogue" European Journal of Industrial Relations, Vol. 26 (4) pp. 367-382.

Glynn P.J., Błachowicz A., Nicholls M. (2021) "Incorporating Just Transition Strategies in Developing Countries Nationally Determined Contributions". In: Leal Filho W., Luetz J., Ayal D. (eds) Handbook of Climate Change Management. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-030-22759-3_221-1

He, Y. ; Thies, S. ; Avner, P. ; Rentschler, J. (2020) The Impact of Flooding on Urban Transit and Accessibility: A Case Study of Kinshasa. Document de recherche politique de la Banque Mondiale 9504.

Jobs to Move America (2019) Transforming Transit, Realizing Opportunity: How battery-electric buses can benefit the environment, the economy, and public transit. https://jobstomoveamerica.org/wp-content/uploads/2019/12/BEB-Report_electronic.pdf

Just Transition Research Collaborative. <https://medium.com/just-transitions/when-covid-meets-climate-injustice-phasing-out-jeepneys-and-driving-unemployment-in-the-b084bbf56d5b>

Kompas (7 décembre 2021) Serikat Pekerja Transjakarta: Layanan Menurun karena Perusahaan Utamakan Profit daripada SDM. <https://amp.kompas.com/megapolitan/read/2021/12/07/17313551/serikat-pekerja-transjakarta-layanan-menurun-karena-perusahaan-utamakan>

La Nota Positiva (29 juillet 2021) En Bogotá se abre convocatoria para formar y emplear a 450 mujeres conductoras https://lanotapositiva.com/actualidad/bogota-formar-y-emplear-mujeres_60380

London School of Economics, Urban Age project, Popular Transit, Nairobi <https://urbanage.lsecities.net/data/popular-transit-nairobi>

Mehta, L., Srivastava, S., Adam, H.N. et al. (2019) "Climate change and uncertainty from 'above' and 'below': perspectives from India" Reg Environ Change 19, 1533–1547. <https://doi.org/10.1007/s10113-019-01479-7>

Mora, Francisco (18 novembre 2021) Après 30 ans de travail dans les bus, une transition juste nous glisse entre les doigts Equal Times. <https://www.equaltimes.org/apres-30-ans-de-travail-dans-les-Ylfxp-jMKUk>

Nairobi Wire (11 novembre 2021) Nairobi Set for Piloting of Electric Buses. <https://nairobiwire.com/2021/11/nairobi-set-for-piloting-of-electric-buses.html>

New York Times (30 août 2018) How much hotter is your hometown than when you were born? (Accessible avec abonnement) <https://www.nytimes.com/interactive/2018/08/30/climate/how-much-hotter-is-your-hometown.html>

OIT (2015) Principes directeurs pour une transition juste vers des économies et des sociétés écologiquement durables pour tous. Genève : Bureau international du Travail. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_ent/documents/publication/wcms_432864.pdf

OIT (2019) Travailler sur une planète plus chaude : L'impact du stress thermique sur la productivité du travail et le travail décent. Genève : Bureau international du Travail. https://www.ilo.org/global/publications/books/WCMS_737037/lang-fr/index.htm

OIT et CEE-ONU (2020) Jobs in green and healthy transport: Making the green shift. https://www.ilo.org/global/publications/books/WCMS_745151/lang-en/index.htm

Organisation internationale du Travail, OIT (2014) Green jobs mapping study in the Philippines. Bureau régional de l'OIT pour l'Asie et le Pacifique. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/documents/publication/wcms_240710.pdf

Parsons, L.A., Shindell, D., Tigchelaar, M. et al (2021) "Increased labor losses and decreased adaptation potential in a warmer world". Nat Commun 12, 7286 . <https://doi.org/10.1038/s41467-021-27328-y>

Philippine News Agency (23 février 2021) Cebu BRT to become 'fully operational' by 2023. <https://www.pna.gov.ph/articles/1131588>

Plautz, Jason (11 avril 2019) Drought is not just about water. It affects air pollution, too. <https://www.science.org/content/article/drought-not-just-about-water-it-affects-air-pollution-too>

Rao, N.; Mishra, A.; Prakash, A.; Singh, C.; Et al (2019) "A qualitative comparative analysis of women's agency and adaptive capacity in climate change hotspots in Asia and Africa". Nature Climate Change, 9. 964–971.

Registro Unico Nacional de Tránsito, RUNT, Colombie (2021) RUNT en Cifras. <https://www.runt.com.co/runt-en-cifras>

Samba Sylla, N. (2020) Monetary Theory in the Periphery. What does MMT have to offer developing nations? Rosa Luxemburg Stiftung <https://www.rosalux.de/en/news/id/41764/modern-monetary-theory-in-the-periphery>

Secretaría de Movilidad, Bogotá (26 mai 2021) Bogotá ya tiene el primer lote de 483 buses eléctricos. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/primer-lote-de-483-buses-electricos-en-bogota>

Sindicato Metro (1^{ER} novembre 2021) Con éxito se llevó a cabo el lanzamiento de la Mesa Intersindical del Transporte Público <http://www.sindicatometro.cl/web/con-exito-se-llevo-a-cabo-el-lanzamiento-de-la-mesa-intersindical-del-transporte-publico/>

SNTT de Colombia (2021) Campaña Por una Transición Justa. <https://snttdecolombia.org/campana-transicion-justa/transicion-energetica-transicion-justa/>

Sweeney, Sean and Treat, John (2018) Trade Unions and Just Transition. The search for a Transformative Politics. TUED Working Paper, No. 11. Disponible sur <https://unionsforenergydemocracy.org/resources/tued-working-papers/tued-working-paper-11/>

Tcherneva, P. (2020) The case for A Job Guarantee. Royaume-Uni : Polity Press.

Teale, Chris (27 avril 2021) Just transition needed in transit electrification, labor leaders say. <https://www.smartcitiesdive.com/news/electric-vehicle-transition-labor-unions-seek-worker-protections/599067/>

Times of India (19 août 2021) Not let in e-rick zone, CNG auto drivers protest. <https://timesofindia.indiatimes.com/city/gurgaon/not-let-in-e-rick-zone-cng-auto-drivers-protest/articleshow/85441428.cms>

Transportation Trades Department (21 avril 2021) The Impacts Of Zero Emission Buses On The Transportation Workforce. <https://tttd.org/policy/policy-statements/the-impacts-of-zero-emission-buses-on-the-transportation-workforce/>

VOI (7 décembre 2021) Buses Often Accident, Trade Union Criticizes Transjakarta. <https://voi.id/en/berita/111547/buses-often-accident-trade-union-criticizes-transjakarta-prioritizing-cuan>

World Resources Institute (2021) State of Climate Action Report 2021: Systems Transformations Required to Limit Global Warming to 1.5°C. <https://www.wri.org/research/state-climate-action-2021>

World Resources Institute et Confédération syndicale internationale (2021) The Green Jobs Advantage: How Climate-Friendly Investments Are Better Job Creators. Disponible sur https://ituc-csi.org/IMG/pdf/the_green_jobs_advantage_-_wri_nce_and_ituc_working_paper.pdf

RESSOURCES DE L'ITF

ITF (2022) Cashless Ticket Payments & Impacts on Labour in Public Transport in Nairobi. <https://www.itfglobal.org/en/sector/urban-transport/additional-policy-material>

ITF (2021) A just Transition in Urban Transport. Educational handbook. <https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/just-transition-urban-transport-workers>

ITF (2021) *How does climate change affect urban transport workers?* Guide didactique <https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/how-does-climate-change-affect-urban-transport-workers>

Bus à haut niveau de service (BRT) <https://www.itfglobal.org/fr/sector/urban-transport/bus-%C3%A0-haut-niveau-de-service-brt>

Nairobi Labour Impact Assessment <https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/nairobi-bus-rapid-transit-labour-impact-assessment>

Évaluation de l'impact sur la main-d'œuvre à Dakar <https://www.itfglobal.org/fr/reports-publications/bus-haut-niveau-de-service-brt-dakar-rapport-de-lenquete-devaluation-de>

C40/ITF (2021) Pour que la COP26 marque un tournant. <https://www.itfglobal.org/fr/reports-publications/rapport-c40itf-pour-que-la-cop26-marque-un-tournant>

Politique populaire des transports publics de l'ITF. <https://www.itfglobal.org/fr/sector/urban-transport/politique-populaire-des-transport-publics>

ITF (2019) L'impact de l'avenir du travail pour les femmes dans les transports publics. <https://www.itfglobal.org/fr/reports-publications/impact-de-lavenir-du-travail-pour-les-femmes-dans-les-transport-publics>

ITF (2020) Guide syndical pour une formalisation initiée par les travailleurs. <https://www.itfglobal.org/fr/reports-publications/le-transport-informel-de-passagers-au-dela-du-covid-19-guide-syndical-pour-une>

ITF/UITP. Joint Declaration UITP-ITF On Climate Leadership. <https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/uitp-itf-joint-declaration-climate-leadership>

ITF/UITP (2019) Politique de promotion de l'emploi des femmes à l'intention des entreprises. <https://www.itfglobal.org/fr/reports-publications/politique-itfuitp-de-promotion-de-lemploi-des-femmes-lintention-des>

Campagne ITF/C40 L'avenir est aux transports publics (2021). Déclaration de la coalition mondiale <https://thefutureispublictransport.org/coalitionstatement/>