

Energie-climat et emploi ouvrons le débat !



rise

réseau intersyndical
de sensibilisation à l'environnement
csc - fgfb

« **E**ntre septembre 2008 et janvier 2010, la cellule Rise de la FEC a consacré cinq cahiers d'entretiens inédits à la question de l'énergie et du climat : comment le dérèglement climatique, la fin des ressources d'énergie fossile et l'émergence d'un marché des énergies renouvelables vont-ils affecter les grands secteurs économiques de la Région wallonne ? Dans quelles conditions mener cette transition de manière à la rendre juste socialement ? Quelles politiques publiques adopter et quels sont les secteurs les plus à même d'évoluer ?

Des représentants syndicaux, des travailleurs, des permanents croisent ici leurs perceptions et se prononcent sur certaines innovations techniques et sociales, tels que le concept d'emplois verts ou d'alliance entre « emplois et environnement ». Ils partagent aussi leurs inquiétudes quant à la vulnérabilité de certains secteurs, en particulier dans un climat de compétition féroce où le libéralisme tente de mâtinier son discours de « croissance verte ».

« Publiés sous format électronique, ces cahiers, dont nous n'avons retenus ici que les interventions les plus significatives, sont disponibles dans leur intégralité sur le site www.rise.be

EMPLOIS VERTS ET NOUVEAUX MÉTIERS

Emplois verts, un nouvel élan pour notre économie ?

Jehan Decrop, Service d'études de la CSC interprofessionnelle 3

Emplois et environnement : une alliance en questions

Martine Le Garroy, Secrétaire permanente, CNE 5

L'ÉVOLUTION DANS LES SECTEURS

I. Bâtiment et construction

Le point de vue de la Centrale Bâtiment et Industrie

Bernard Jans, Service d'études et de formation de la Centrale Bâtiment et Industrie 6

L'éco-construction : des métiers pour l'avenir

Nicolas Ponsart, Militant « Jeunes CSC » 7

Eddy Bauraing, Coordinateur du Cluster Eco-construction, Région wallonne 8

II. Le secteur tertiaire

Des emplois trop chers, une énergie bon marché

Didier Goetghebeur, Directeur de l'Institut de Conseil et d'Etudes en Développement durable (ICEDD) 9

Gérer l'énergie avec les travailleurs

Pierre Hougardy, Directeur du Home des Grands Prés à Namur 10

Claude Clamar, Secrétaire régional intersectoriel, CSC-Services Publics, Namur 10

Serge Charlier, Délégué CNE chez Dexia Banque 11

III. Le secteur industriel

Le défi « énergie-climat » dans le secteur de la métallurgie

Béatrice Louviaux, Eric De Marco, Bernard Wilmotte, CSC-Métal (Metea) 12

IV. Le secteur des transports

Le défi du fret en Région wallonne

Pierre Arnold, Chargé de recherches Centre interuniversitaire d'Etude de la Mobilité (CIEM) 13

Quelques précisions sur les ambitions de la Région wallonne en matière de mobilité

Dominique Perrin, Chef de Cabinet du Ministre wallon Philippe Henry 15

Ministère de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité, des Transports et des sites désaffectés

EMPLOIS VERTS ET NOUVEAUX MÉTIERS

| Février 2009 |

Emplois verts, un nouvel élan pour notre économie ?

Jehan Decrop, Ancien membre du service d'études de la CSC interprofessionnelle

2,3 millions ! C'est le nombre de personnes qui ont trouvé un travail dans le secteur des énergies renouvelables ces dernières années au niveau mondial. Et le boom de ce secteur devrait se poursuivre et même s'accélérer, puisque les prévisions montrent que près de 20 millions de postes supplémentaires seront créés d'ici à 2030. Et c'est sans compter le potentiel encore plus gigantesque d'emplois dans le secteur de la construction et de la rénovation des bâtiments et des logements.

Pas étonnant dès lors, que le thème des 'emplois verts' soit passé dans le langage courant de tout Ministre de l'économie ou de l'emploi, qui y voit une sorte de manne céleste bienvenue en ces temps de crise économique. Mais c'est oublier que ce sont les syndicats européens réunis au sein de la Confédération européenne des Syndicats (CES) qui ont fait figure de pionniers sur le sujet. En effet, dès 2004, lorsque l'économie était en pleine croissance, ils lançaient une vaste étude sur l'effet des politiques de changement climatique sur l'emploi en la confiant à un consortium d'instituts de recherche européens, pilotée par Syndex. Les conclusions en étaient nettement plus nuancées que les discours incantatoires des lobbies : certes la transition vers une économie sobre en carbone engendre de nombreuses opportunités de création d'emplois, mais elle nécessite également un accompagnement social (formation professionnelle, fonds de transition, etc.) pour certains secteurs de l'industrie lourde.

Dans la foulée de cette étude, une initiative conjointe voit le jour en 2007 et réunit l'organisation internationale du travail (OIT), l'agence des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) ainsi que les organisations syndicale (CSI) et patronale (OIE) au niveau mondial. L'initiative a été lancée afin de promouvoir des possibilités d'emplois dans le cadre d'une transition juste vers une écologisation de l'économie, par une mobilisation des gouvernements, des employeurs et des travailleurs. L'emploi vert n'est pas seulement un emploi écologique, mais également un emploi décent c'est-à-dire s'inscrivant dans le respect de bonnes conditions de travail. Il faut dire que dans de nombreux pays du sud, l'explosion de la main-d'oeuvre employée dans des activités liées à l'environnement telles que les biocarburants et le recyclage des déchets a souvent été accompagnée de conditions de travail déplorables, autant sur le plan de la rémunération que de la santé et de l'hygiène.

«Certes la transition vers une économie sobre en carbone engendre de nombreuses opportunités de création d'emplois, mais elle nécessite également un accompagnement social».

Dans nos pays occidentaux et en Belgique, les emplois verts sont avant tout considérés comme une opportunité réelle qu'il faut saisir, à l'instar des pays pionniers en la matière tels que l'Allemagne et le Danemark. Un représentant de la Ministre de l'Emploi, concluant une journée d'étude consacrée à cette thématique en décembre dernier, y voit même une source possible de croissance de longue durée structurant notre économie à ne pas rater, à l'instar de la révolution des technologies de l'information et de la communication (TIC) où nous avons été à la traîne.

Emplois verts... de quoi parle-t-on?

Au sens strict, sont visés les emplois liés à la protection ou la restauration des ressources naturelles et de l'environnement ; les secteurs principaux visés sont ainsi les énergies renouvelables, le traitement des déchets, le secteur de l'eau, la dépollution des sols. Grosso modo, cela représente entre 2 et 3% du volume de l'emploi. Intéressant, mais pas de quoi engendrer une véritable révolution écologique répondant aux deux grands défis mondiaux que sont la lutte contre les changements climatiques et la sauvegarde de la biodiversité. C'est pourquoi une définition plus large des emplois verts est visée ; outre les secteurs cités ci-avant, sont également concernées les activités liées aux secteurs traditionnels (acier, construction, automobile, etc.) qui développent des produits et services présentant une empreinte écologique significativement réduite par rapport aux produits et services classiques, et ce tout au long de leur cycle de vie. A titre d'illustration : l'éco-construction, où l'ensemble des étapes de la conception à la finition d'un bâtiment visent un impact minimal sur l'environnement (énergie, eau, matériaux, etc.).

« La CSC mettra l'accent sur la nécessité de s'orienter résolument vers une société sobre en carbone ».

Mais d'autres cas seront bien plus problématiques à classer 'emplois verts', comme par exemple les marques automobiles qui développent des modèles dits 'propres', comme ceux qui émettent moins de 120 gCO₂/km. Par rapport à la moyenne des véhicules mis sur le marché (140 g CO₂/km), ces modèles ont un moindre impact écologique. Mais si l'on se réfère aux défis auxquels notre société est confrontée, à savoir une diminution drastique de plus de 80% de nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 (avec une étape intermédiaire de 30% d'ici 2020), on est loin du compte. Et c'est sans parler de l'impact écologique des batteries des voitures hybrides en fin de vie...

On le voit, il y a encore du pain sur la planche ! Au niveau international, après le recueil de données et une analyse détaillée déjà réalisée, la seconde phase de l'initiative 'Green Jobs' doit déboucher sur des recommandations politiques se basant sur des évaluations macro-économiques et sectorielles du potentiel des emplois verts. En Belgique, les partenaires sociaux se penchent actuellement sur une demande d'avis de la Ministre de l'Emploi Joëlle Milquet sur l'orientation à donner afin de saisir l'opportunité que représentent les emplois verts. La CSC mettra l'accent sur la nécessité de s'orienter résolument vers une société sobre en carbone, d'une part en renforçant la R&D et la formation dans tous les secteurs afin de réduire leur impact écologique à des niveaux soutenables, et d'autre part en veillant à ce que la transition soit 'juste' notamment pour ceux qui seront affectés par la mutation vers une économie respectueuse de l'environnement.

Emplois et environnement : une alliance en questions

Martine Le Garroy, Secrétaire permanente, CNE

Observez-vous qu'une majorité d'employeurs anticipent la hausse de l'énergie et les politiques énergie-climat ou tirez-vous plutôt le constat d'une inertie généralisée ? Le cas échéant, quels principaux freins identifiez-vous ?

La réponse à cette question est très variable et dépend des réalités sectorielles. Dans certains secteurs, le débat se fait sporadiquement en CPPT (lumière dans les bureaux, fermeture des PC...). Quelques préoccupations de cet ordre sont à pointer dans des CCT d'entreprises basées sur la CCT 90 (tri du papier, gestion de l'éclairage). Mais il n'y a pas de réelle politique énergétique.

Dans d'autres secteurs, rien n'est réfléchi ni discuté. Les préoccupations patronales semblent plutôt d'ordre financier.

Pour certains employeurs, la planification des questions environnementales est liée à leur image. Par contre, la FEB s'en préoccupe car les employeurs craignent les sanctions et les contraintes qui pourraient se décider au niveau européen. D'aucuns pensent que le coût de l'énergie va revenir dans les prochaines négociations intersectorielles en terme de pouvoir d'achat.

Un frein est le manque d'alternatives et l'absence de vision globale sur la question de la consommation de ressources, de rejets ou de pollution.

Voyez-vous maintenant ou dans les 5 ans à venir des changements dans le métier de certaines entreprises ? Au vu des investissements ou des désinvestissements, quels pourraient être les principaux métiers appelés à évoluer ?

Là aussi, les réalités sont différentes en fonction des secteurs. Certains fonds sectoriels (CEFORA, FEMB) réfléchissent sporadiquement sur de nouveaux métiers qui pourraient apparaître à partir de la maîtrise des questions environnementales.

Les employeurs dans le secteur des assurances investissent dans de nouveaux produits en prévision des changements climatiques (réassurances).

Les métiers risquent plutôt d'évoluer dans le sens des effets pervers des questions environnementales, comme l'extension de la flexibilité, du télé-travail, de la mobilité.

Quels sont les points de débat, les pistes intéressantes qui vous semblent insuffisamment explorées ?

Un point de débat porte sur une opposition d'intérêts en fonction de l'analyse à court et moyen terme. La prise en compte de questions environnementales dans l'entreprise peut conduire à des pertes d'emploi et des fermetures d'entreprises. Les permanents optent pour la défense des travailleurs et de leur emploi. Le lien entre l'environnement et la croissance ne se fait pas.

De plus, si on ferme une activité car considérée comme trop polluante, elle se fera dans un autre pays (moins regardant sur ces aspects: Pologne, Brésil, Chine,...).

Un autre point porte sur le fait que la CSC ne veut pas donner l'image d'un syndicat qui prône l'environnement car cela se fait souvent au détriment de l'emploi. Les attitudes sont donc souvent schizophréniques.

Le débat porte enfin sur la place et la responsabilité des pouvoirs publics qui ne se montrent pas actifs pour lutter contre les émissions de CO₂. Des mesures contraignantes devraient être prises et des politiques de recherche développées au niveau européen.

Les commissions paritaires sont de fait très pauvres, très peu armées pour traiter ces questions.

« Certains fonds sectoriels réfléchissent sporadiquement sur de nouveaux métiers qui pourraient apparaître à partir de la maîtrise des questions environnementales ».

« Un autre point porte sur le fait que la CSC ne veut pas donner l'image d'un syndicat qui prône l'environnement car cela se fait souvent au détriment de l'emploi. Les attitudes sont donc souvent schizophréniques ».

L'ÉVOLUTION DANS LES SECTEURS

I. Le secteur du bâtiment | Septembre 2008 |

Mal isolés, chauffés mécaniquement, nos bâtiments occupent une place de choix dans le palmarès des producteurs de gaz à effet de serre. Un ensemble d'innovations techniques tout à fait probantes (maisons passives, éco-construction, intégration des énergies renouvelables etc.) est pourtant disponible pour améliorer radicalement leurs performances énergétiques et répondre aux nouvelles normes légales en la matière. La mise en œuvre de ces innovations intéresse au premier chef les mouvements sociaux, dans la mesure où elles peuvent créer de nouveaux emplois dans l'industrie (isolation, nouveaux matériaux, énergie renouvelable) comme dans la construction, et profiter aux logements des moins nantis. Encore faut-il que les responsables politiques soutiennent l'émergence de ces filières de production et de formation professionnelle.

Le point de vue de la Centrale Bâtiment et Industrie

Bernard Jans, Service d'études et de formation de la Centrale Bâtiment et Industrie

Pas mal de secteurs de notre centrale sont très énergivores. Il en va ainsi pour les cimenteries, verreries, carrières, chauxfourniers, producteurs de pâte à papier... C'est pourquoi, ils s'intéressent depuis quelques temps de très près à la problématique énergétique. Certes, leurs intérêts en la matière sont essentiellement financiers. Il s'agit d'avoir le coût de revient de leur énergie le plus bas possible.

Ce qui me semble par contre étonnant, c'est l'immobilisme en la matière du secteur de la construction. On dirait que la manière de travailler doit y rester bétonnée. En effet, la manière de construire reste très peu attentive aux enjeux énergétiques et environnementaux. On se soucie peu de l'énergie usitée, peu des rejets, peu des déchets. On continue à utiliser massivement des matériaux composés (plastiques, ciments, laines minérales, bitumeux, solvants...) plutôt que des matériaux naturels et plus sains. La provenance des matériaux et les kilomètres qu'ils ont parcourus avant leur utilisation finale ne semble pas non plus faire l'objet de beaucoup d'attention.

Et pourtant, le client est de plus en plus sensibilisé à l'environnement et à ses consommations futures et c'est lui qui imprime une pression sur le secteur. Mais avez-vous déjà vu ce que demandent les professionnels du secteur pour effectuer des travaux d'isolation dans une maison ?

Trouver quelqu'un de compétent pour le faire n'est pas une sinécure alors que les techniques ne sont pas si compliquées. Ensuite les prix varient du simple au triple...Heureusement,

on observe tout doucement, une évolution. Peut-être n'aurais-je pas dû parler d'immobilisme mais bien de démarrage difficile...

Voyez-vous maintenant ou dans les 5 ans à venir des changements dans le métier de certaines entreprises ? Au vu des investissements ou des désinvestissements, quels pourraient être les principaux métiers appelés à évoluer ?

Oui, nous sommes assurément à un tournant de notre société de production et de consommation. Et même si le mouvement est trop lent au vu de l'urgence climatique, il y a des changements.

Le paradigme du pétrole touchera un jour à sa fin et la montée de ses prix en est probablement un premier signe tangible.

Côté professionnel, on voit l'arrivée de nouveaux matériaux et de nouvelles techniques qui font de plus en plus la part belle à des avancées énergétiques et environnementales : au bois, au verre performant, à l'isolation et toutes les techniques d'éco-construction et de rénovation verte. Les consommateurs en demandent d'ailleurs. Qui ne rêve d'avoir une maison « éco » ou « passive », et d'être auto-producteur d'énergie ?

On voit d'ailleurs germer plusieurs projets de soutien à cette tendance. Ainsi, à Charleroi, c'est un Pool Eco-construction qui est en chantier. L'IFAPME de son côté réfléchit à développer un centre spécialisé en métiers de l'éco-construction.

Quels sont les points de débat, les pistes intéressantes autour de ces questions (en particulier les pistes insuffisamment explorées) ?

Je crois qu'il y a deux débats majeurs à soulever. Tout d'abord, celui de la **concurrence internationale**. Actuellement, les engagements de Kyoto sont répartis pays par pays. Or, faire une tonne de ciment pollue autant en Chine (si pas plus) qu'en Belgique. De plus, les normes sociales sont plus élevées dans nos pays. Comment doit-on alors imaginer l'avenir d'un tel secteur ? Doit-on accepter des fermetures chez nous pour être approvisionné en Belgique par le ciment chinois ? Non, Kyoto est sûrement un mal plus que nécessaire, mais ne faudrait-il pas repenser à la répartition des efforts ? Est-ce la logique nationale qu'il faut poursuivre ? Ou bien faudrait-il aussi réfléchir par secteur d'activité ?

Ensuite, et c'est lié avec ce premier point, il y a les transports ! L'acier est parfois livré par avion pour gagner 1 jour de délai sur les concurrents. Et on préfère l'utilisation de bois tropicaux alors que des bois de chez nous, de rapport qualité/prix équivalent, existent. De même, les marchés publics sont tentés de préférer la pierre bleue de Chine (moins chère) à celle de nos régions...

Le gros problème est ici la **non-incorporation des coûts environnementaux liés au transport dans le prix final des biens et des services**. Ne faut-il pas repenser les coûts à imputer au transport ? Poser cette question met cependant en péril les règles de base chéries par l'Europe et par le monde capitaliste : la priorité quasi absolue au « Marché », à la libre concurrence... Mais les transports trop bons marchés ne minent-ils pas le développement durable ?

L'éco-construction : des métiers pour l'avenir

Nicolas Ponsart, Militant Jeunes CSC

Eddy Bauraing, coordinateur du Cluster Eco-Construction, Région wallonne

L'éco-construction est un secteur en plein essor dont la Région wallonne a regroupé les acteurs principaux dans un « cluster » (« bouquet » en français) à part entière. Eddy Bauraing, qui coordonne la structure, et Nicolas Ponsart, menuisier/ébéniste et ouvrier polyvalent en éco-construction, partagent un même optimisme quant à l'avenir du secteur, tout en pointant les défis spécifiques à son développement.

Nicolas Ponsart, vous êtes menuisier/ébéniste de métier. Comment avez-vous senti la nécessité de vous tourner vers l'éco-construction ?

Je travaillais en équipe à la rénovation de logements sociaux. et des méthodes de mise en oeuvre, mais aussi de la masse de déchets qui en résultent.

Y a-t-il de véritables opportunités d'emplois et des développements prometteurs dans l'éco-construction ? Ou s'agit-il d'une tendance marginale, voire d'un effet de mode ?

Je pense qu'il y a réellement des opportunités d'emplois dans ce secteur, car au niveau de l'isolation des bâtiments par exemple, beaucoup de choses restent à faire. L'éco-construction a le vent en poupe et je pense qu'avec la crise énergétique elle a encore de beaux jours devant elle. Des entreprises dans ce secteur se créent et fonctionnent pour la plupart correctement, et je crois sincèrement qu'au plus nous rechercherons à faire des économies d'énergie, au plus nous ferons appel à ce secteur. Il y a donc, à mes yeux, un réel potentiel de développement. Il me semble évident que c'est dans l'intérêt de tout le monde que nous construisions avec des matériaux plus sains, moins nocifs et, qui plus est, dont le bilan « énergie grise » globale est bien plus favorable. Je pense que l'utilisation de ces matériaux a longtemps été marginalisée, utilisée dans des projets trop expérimentaux. Cela peut s'expliquer par le fait qu'on cherchait à bâtir rapidement dans des matériaux standardisés et peu coûteux sans aucune recherche de performance énergétique, et par le fait que la construction écologique « coûte cher ». Il faut comparer ce qui est comparable et à présent revoir la donne. Il est évident que de grands groupes producteurs de matériaux « classiques » à l'échelle du marché peuvent se permettre des marges bénéficiaires moindres et donc être plus concurrentiels, mais on remarque qu'avec la demande croissante pour les matériaux écologiques, les prix diminuent.

D'un point de vue syndical, l'éco-construction conduit-elle à adopter des pratiques plus conformes aux normes du travail décent ?

Je ne pourrais répondre avec certitude, mais je crois que le confort et la protection de la santé dans la mise en oeuvre de ces matériaux est plus favorable pour le travailleur. On remarque aussi que les entreprises qui se lancent dans ce secteur sont souvent des entreprises à finalité sociale, des entreprises de formation par le travail, d'insertion et donc plus favorable à l'intégration sociale. Pour répondre plus amplement à cette question, il faudrait s'entendre sur ce que l'on appelle le travail décent.

Le fait de travailler en éco-construction ne met pas forcément le travailleur à l'abri des méthodes de son employeur, même si je pense que les acteurs de l'éco-construction, à ma connaissance, sont sensibles aux conditions du travailleur. C'est une démarche globale qui n'est néanmoins pas forcément exempte d'abus pour autant.

Le témoignage d'Eddy Bauraing

« La pratique de l'isolation et de la rénovation énergétique va certainement générer de l'emploi; des métiers liés aux énergies renouvelables, des entreprises plus spécialisées dans la construction basse énergie, la maison passive ou l'éco-construction vont certainement voir le jour, notamment grâce à une politique de formation qui est en train de se mettre en place (plusieurs projets en cours). Celle-ci n'est, cependant, pas assez anticipative. Nous avons un manque de main d'œuvre sur le terrain ; il faut donc amplifier la formation des ouvriers. Par exemple : on pourrait attendre beaucoup plus de précautions de la part des ouvriers pour s'assurer de la bonne pose de l'isolation ... » Un point de vue partagé par Nicolas Ponsart, qui note que « l'éco-construction » touche beaucoup de métiers qu'il faut requalifier car nous n'avons globalement pas beaucoup d'expérience. Plafonner de l'argile, ce n'est pas plafonner du plâtre. Il faut également soutenir la formation des gestionnaires de bâtiments, des décideurs de projets de rénovation énergétique au sein des pouvoirs publics et autres. Il faut encore interpellier sur une démarche globale qui exige qu'on ne mette pas toujours l'argument économique au premier plan. » Par ailleurs, regrette enfin Eddy Bauraing, « la planification des primes constitue, elle aussi, un problème. Dans le chef du grand public, la pérennité des primes n'est pas suffisamment garantie : aurai-je encore droit à une prime l'année prochaine ? Pourquoi d'autres pays (Allemagne, Autriche) sont ils en « avance » ? Quels sont les éléments moteurs chez eux ? Comment les pouvoirs publics ont-ils stimulé le marché de la construction ? Voilà des questions sur lesquelles la Région wallonne doit s'interroger, »

II. Le secteur tertiaire | Décembre 2008 |

Dans le secteur tertiaire, les émissions de GES ont augmenté de 26 % entre 1990 et 2004. L'une des principales raisons est la croissance de ce secteur. Pour preuve, le nombre d'employés a augmenté de 21 % en Belgique depuis 1990. Par ailleurs, la consommation d'électricité de ce secteur a crû de 45 % entre 1990 et 2004, soit deux fois plus vite que l'emploi, mais ces émissions sont comptabilisées dans les émissions du secteur énergie. Cette hausse s'explique essentiellement par le développement des technologies de l'information, la multiplication des zones réfrigérées et le recours accru aux systèmes de conditionnement d'air. La localisation des sites d'activité est également cruciale. Il s'agit, comme le soulignent de nombreux experts, de construire près des transports en commun, de concevoir en amont des plans de mobilité pour les travailleurs ou de se réserver des sites qui existent déjà.

Des emplois trop chers, une énergie bon marché

Didier Goetghebeur, Directeur de l'Institut de Conseil et d'Etudes en Développement durable (ICEDD), un institut fondé en 1961 qui réalise des études scientifiques indépendantes dans les domaines de l'énergie, l'environnement, l'aménagement du territoire et la mobilité.

La Commission européenne, l'Etat fédéral belge ou la Région wallonne recourent régulièrement aux services de l'Institut, qui occupe aujourd'hui 35 personnes.

Observez-vous qu'une majorité d'employeurs du tertiaire anticipent la hausse de l'énergie ou tirez-vous plutôt le constat d'une inertie généralisée ?

Dans les entreprises énergivores, il y a une anticipation et une réaction, parce que les consommations sont très importantes. Dans un secteur moins gourmand comme le tertiaire, c'est très mauvais. Pourquoi ? Essentiellement parce que, pour le moment, **on fait plus d'économies en virant quelqu'un qu'en faisant un plan d'économies ! Car contrairement à ce qui est dit, l'énergie n'est pas chère.**

Si je prends l'exemple de l'ICEDD, pour faire travailler 30 personnes, je dépense environ 10 800 € par an en électricité et en mazout. Avec un plan d'économie maximal, je peux réaliser une économie de 20 % sur ma facture énergétique, soit environ 2000 € par an. En terme de coût, c'est assez dérisoire par rapport à une masse salariale qui représente 180 000 €/mois, ONSS compris. En conclusion, je ne pourrai jamais payer 1/10 temps d'un employé avec ces économies. Il y a un vrai déséquilibre entre énergie et emploi. Nous sommes donc dans une situation totalement contraire aux principes mêmes du développement durable.

Sur le terrain, observez-vous tout de même des changements positifs ?

Dans les bâtiments de bureau, l'expérience nous montre clairement que **les gens ne savent pas gérer l'énergie**. Les critères imposés aux sociétés de chaufferie sont des critères de chaleur, point final. C'est grave car ce sont parfois des mesures faciles à mettre en œuvre.

Quelles sont alors les pistes à suivre pour que le secteur tertiaire diminue son empreinte écologique sans interrompre sa croissance ?

D'une part revenir à un prix réel de l'énergie : le prix que nous payons pour l'énergie renouvelable nous montre à quel point c'est un bien précieux, et difficile à produire. Il faut donc que le marché reflète ce coût réel, tout en établissant une tarification progressive de manière à protéger les plus défavorisés.

D'autre part, il y a un autre enjeu majeur, c'est l'endroit où les sociétés se localisent ! On a tout perdu en diluant les activités dans les zonings industriels : pour des raisons évidentes de coûts énergétiques dus à la mobilité, le choix des implantations est capital.

A cet égard, il est inutile de faire des bâtiments passifs si ceux-ci doivent générer, parce qu'ils sont implantés à l'écart des centres, des déplacements permanents pour les employés comme pour les fournisseurs. Il y a là un enjeu important. Dans le même esprit, penser la mobilité et l'énergie intelligemment, c'est privilégier le remboursement des frais de transports

en commun, en vélo, des systèmes comme le tiers-payant... autant de mesures qui, si elles sont couplées avec un choix pertinent d'implantation, peuvent décourager les déplacements en véhicule privé. C'est en tout cas le choix que nous avons fait à l'ICEDD.

Gérer l'énergie avec les travailleurs

Pierre Hougardy, Directeur du Home des Grands Prés à Namur

Claude Clamar, Secrétaire régional intersectoriel, CSC-Services Publics, Namur

Serge Charlier, Délégué CNE chez Dexia Banque

Comment croiser les préoccupations syndicales et environnementales ? Comment rallier les travailleurs à la politique énergétique de leur entreprise ? Au-delà des slogans faciles et des engagements abstraits, créer une mobilisation autour de ces questions est loin d'être une chose aisée dans la sphère du travail. Pierre Hougardy (Home des Grands Prés, Namur) et Claude Clamar (CSC-Services Publics, NAMUR) se sont tous deux confrontés, à des titres divers, à la conduite de tels projets dans le secteur tertiaire. Ils nous confient les enseignements qu'ils en ont tirés

Claude Clamar, soucieux d'intégrer l'environnement à l'action syndicale, a tenté de mobiliser les travailleurs dans différentes administrations autour de la gestion de l'énergie. Sans toujours rencontrer le succès espéré, malgré l'évidence des arguments : diminution des coûts, des gaz à effets de serre, au profit, la plupart du temps, d'un meilleur confort de travail. « Quand on fait des propositions, on rencontre rarement l'engouement général. Ce n'est pas propre aux Services publics; c'est une mentalité générale. Ce que l'on fait chez soi, éteindre les lumières après son passage, fermer les fenêtres, ne pas surchauffer, déconnecter les appareils, on l'ignore sur son lieu de travail. » Une inertie qu'on peut légitimement trouver décourageante. Comment l'expliquer ? « Il y a des facteurs d'ordre culturel. Mais les travailleurs sont également sensibles aux incohérences du système ou d'une situation », poursuit-il. « Ils sont parfaitement conscients que, sans politique globale, leurs efforts seront vains. Personne n'a envie de se dévouer à une cause perdue ou à un simulacre d'action ... » Le rôle du management, la cohérence intellectuelle que celui-ci confère aux projets sont donc déterminants à ses yeux. « C'est lui qui doit fixer des priorités en la matière, et aborder la question de manière positive et non répressive ! »

« Dans tout projet visant à réduire la consommation d'énergie, la participation du personnel est un élément essentiel de réussite, dans l'élaboration des mesures comme dans leur mise en œuvre. »

Ce management constructif, **Pierre Hougardy**, l'a mis en place dans le Home des Grands Prés à Namur. (58 résidents fixes et 15 personnes en centre de soin de jour pour 55 travailleurs à temps plein) dans le cadre d'un projet pilote proposé par la direction du CPAS de Namur en terme de gestion rationnelle de l'énergie. « Le bâtiment souffrait en effet d'un manque d'isolation, d'un chauffage mal régulé, qui faisait qu'en hiver les résidents avaient trop chaud et ouvraient leurs fenêtres », se souvient Pierre Hougardy. « Il fallait donc plancher sur des économies actives (investir dans le bâtiment) mais aussi passives. »

Afin de tirer parti de la compétence du personnel et l'associer pleinement, il a eu recours à la méthode « eco-team » : soit une équipe de travail où se retrouvent régulièrement, autour d'un consultant, les gestionnaires des installations, la direction, mais aussi les représentants de chaque service. Leur objectif commun : identifier les mesures prioritaires à réaliser à partir d'un investissement humain et financier minimum. Initiés en février 2008, des travaux d'isolation du grenier ont été entrepris dès le mois d'avril, avec des résultats immédiatement perceptibles ; les radiateurs ont été équipés de vannes thermostatiques, qui permettent aux résidents de moduler la température... sans plus ouvrir la fenêtre ! Désormais, les thermostats sont également programmés tous les mois pour moduler au mieux les températures selon le climat. Enfin,

les couloirs sont maintenant éclairés avec parcimonie : 1 néon sur deux, ce qui signifie 50 % de la consommation en moins.

Serge Charlier, délégué CNE chez Dexia DBB à Bruxelles, travaille lui-même dans cette optique. Avec l'ensemble des délégations syndicales de la banque, il a accompagné l'adoption de différentes pratiques liées à une meilleure gestion des déchets, des eaux usagées et de l'énergie dans les bâtiments, comme à la promotion d'une mobilité moins captive de la voiture. Autant de mesures qui ont été sélectionnées et pensées avec la direction de façon à ce que les travailleurs puissent aussi se les approprier chez eux, dans leur cadre de vie domestique. « En ce qui concerne mon expérience de délégué, observe-t-il, je constate qu'il est possible de construire un dialogue très positif au CPPT sur les questions environnementales en général. Nous parvenons à croiser les préoccupations syndicales classiques liées au bien-être des travailleurs avec les questions du réchauffement climatique.

Deux exemples concrets : en gérant au mieux les installations de chauffage des bâtiments, nous sommes parvenus à accroître le confort thermique du personnel et donc les conditions de travail. Je constate autour de moi, à la CNE, des signaux, des évolutions positives sur ces questions. C'est une évolution majeure de notre travail syndical, et une nouvelle dimension de la concertation : à nous d'aller de l'avant et de convertir ces changements culturels et technologiques en innovations sociales !

Travailler plus pour consommer moins ?

Pierre Hougardy comme **Serge Charlier**, sont sans doute parvenus à créer les conditions du management que **Claude Clamar** appelle de ses vœux, et dont la réussite tient à une association bien comprise entre direction et personnel. Celle-ci a permis de surmonter les résistances et de faire valoir l'expertise des travailleurs. Mais le directeur des Grands Prés souhaite aller plus loin quant aux conditions de ce partenariat : « les travailleurs devraient aussi y retrouver leur compte, une contrepartie. Un effort supplémentaire devrait se voir récompenser par une prime, même symbolique. »

III. Le secteur industriel | Janvier 2009 |

Le défi « énergie-climat » dans le secteur de la métallurgie

Béatrice Louviaux,
Eric De Marco,
Bernard Wilmotte

CSC-Métal (Metega)

Observez-vous qu'une majorité d'employeurs anticipent la hausse de l'énergie et les politiques énergie-climat ou tirez-vous plutôt le constat d'une inertie généralisée ? Quels principaux freins identifiez-vous ?

Nous assistons dans certains secteurs et dans certaines entreprises à une prise en compte de la thématique « énergie-climat ». Et puis dans d'autres, nous constatons un manque d'anticipation où les priorités sont fixées ailleurs. Le frein essentiel tient donc à la difficulté pour bon nombre d'entreprises de se projeter dans l'avenir et d'engager des investissements parfois très importants « sans garantie de cadre légal stable à court terme... » D'autant plus que pour certains secteurs, ces investissements touchent directement le processus de production, comme par exemple la sidérurgie. Pour ce secteur, les investissements en matière de réduction de CO₂ et de réduction de consommation d'énergie ne se conçoivent que dans le moyen terme et qui plus est avec une activité pour le secteur qualifiée de cyclique dans un marché mondialisé hautement concurrentiel...

D'autre part, concernant l'impact des politiques climat-énergie, l'absence de cadre légal européen harmonisé ou de normes et règles mondialisées est également souvent mise en avant pour « justifier » l'inertie de certains secteurs et entreprises. Pour certaines d'entre elles, cela devient même le prétexte de revoir le plan stratégique de développement et de (re)déploiement.

Enfin, malgré ces « freins », certaines entreprises ont décidé et décident d'anticiper, conscientes que le durcissement des contraintes légales (notamment en matière de CO₂) et la fin de l'énergie bon marché s'inscrivent de toute évidence dans une tendance qui ne risque pas de s'inverser de sitôt.

Voyez-vous maintenant ou dans les 5 ans à venir des changements dans le métier (ou le cœur de métier) de certaines entreprises ? Au vu des investissements ou des désinvestissements, quels pourraient être les principaux métiers appelés à évoluer ?

La « nouvelle » donne « énergie-climat » influence, voire modifie, l'évolution de certains secteurs et l'évolution des métiers de manière directe ou indirecte. En effet, par exemple, l'intégration planifiée du secteur aéronautique dans le système des quotas d'émissions de CO₂ risque de fortement conditionner les activités industrielles du secteur... Ce secteur, habitué à une exigence indispensable d'innovation soutenu par des programmes R&D, doit intégrer dans ses programmes des efforts en matière de réduction de consommation d'énergie et de rejet de CO₂. Ces évolutions concernent l'ensemble des différents opérateurs : les motoristes, les « cellullistes », les services de maintenance, les équipementiers, etc. On constate déjà une évolution et on peut s'attendre à voir la tendance se poursuivre, voir s'accélérer. L'usage des matériaux composites en est un élément important.

De manière générale, c'est l'ensemble des secteurs qui évolue en intégrant à différents niveaux les éléments liés à la politique « énergie-climat ». Que cela soit pour la sidérurgie, les fabrications métalliques, le secteur des électriciens... Ces évolutions, plus ou moins marquées en fonction des réalités sectorielles et des entreprises s'accompagnent d'évolutions des métiers. Les centres de compétences des secteurs de la métallurgie, que ce soient Technifutur, Technofutur, Iristech+, ou encore le SIRRIS (centre de recherches scientifiques et techniques de l'industrie des fabrications métalliques, sorte de laboratoire sidérurgique) sont autant d'indicateurs de l'évolution des métiers des secteurs de la métallurgie.

A cela s'ajoute le fait que certains secteurs bénéficient de nouvelles opportunités de développement pour de nouvelles activités. C'est notamment le cas du secteur des électriciens avec le développement des énergies renouvelables ou favorisant les économies d'énergie.

Quels sont les éléments spécifiques à la sidérurgie ?

La sidérurgie connaît aujourd'hui, partout en Europe, d'importants arrêts d'outils entraînant pour l'instant, chez nous en Belgique, du chômage économique intensif jusqu'à six mois et des plans de départs volontaires, mais qui font craindre à plus long terme des fermetures d'outils avec de nombreux licenciements.

Cette situation liée à la crise économique soudaine, fruit pourri d'un système financier malade à la recherche, même en sidérurgie, de taux de rendement à 2 chiffres, se double des craintes de pertes de compétitivité que pourraient entraîner des décisions européennes dans le domaine de la protection du climat. Des contraintes qui ne feraient que déplacer le problème sans y apporter de remède.

En effet, si l'on doit ajouter au prix de revient de la tonne d'acier produite en Europe, intensive en énergie, un coût environnemental non négligeable, il faut craindre d'importantes délocalisations (« fuites de carbone ») vers des pays où les contraintes liées aux émissions de CO sont inexistantes. Outre la perte de milliers d'emplois en Europe, cela ne ferait qu'accroître les émissions de CO au niveau mondial.

En Belgique le coût environnemental n'est pas un vain mot. La fermeture d'une cokerie et la crainte de fermeture définitive d'un haut fourneau dans le bassin de Charleroi ainsi que la relance conditionnée du haut fourneau 6 de Liège, déjà compromise par une mise à l'arrêt de plusieurs mois, sont des événements où les critères environnementaux ont été déterminants et où les pouvoirs publics ont joué un rôle majeur. Des milliers d'emplois sidérurgiques dans tout le pays sont liés à des décisions environnementales.

Il ne s'agit nullement de remettre en cause le bien-fondé de la lutte pour la préservation du climat mais d'exiger que les mesures qui sont prises dans ce cadre tiennent compte d'un nécessaire équilibre entre les défis sociaux, économiques et environnementaux auxquels nous sommes tous confrontés.

IV. Le secteur des transports | Janvier 2010 |

Flexibilité, rapidité, just in time...nos modes de production et de consommation reposent sur un recours de plus en plus intensif à la mobilité et aux transports. Qu'il s'agisse des personnes ou des marchandises, la route est aujourd'hui la plus à même de répondre à cette demande croissante.

Pour des raisons qui tiennent autant à la raréfaction des ressources fossiles qu'aux coûts externes qu'il génère (pollution, destruction des paysages etc.), ce modèle n'est plus soutenable en l'état. Des instances internationales comme l'OCDE recommandent elles-mêmes de réduire la demande en transport et de favoriser des modes alternatifs à la route (rail, fluvial).

Comment opérer la transition, et sur quel modèle économique ? Comme le note Marc Scius (CSC Transcom), « le transport routier est en effet très polluant, mais il est aussi le gagne-pain de milliers de travailleurs ».

Le défi du fret en Région wallonne

Pierre Arnold, Chargé de recherches, Centre interuniversitaire d'Etude de la Mobilité (CIEM)

Comme dans d'autres régions en Europe, la Région wallonne reste tributaire du camion pour le transport des marchandises, avec tous les problèmes que cela génère. Le just in time, le développement du tertiaire ont contribué à cette évolution. Où en sont les modes alternatifs à la route en RW ? Sont-ils créateurs d'emplois ?

Le seul projet significatif, c'est Hermalle-sous-Argenteau, plateforme trimodale et logistique. Il faut savoir que le transbordement est très peu créateur d'emplois, contrairement à la logistique qui entraîne, comme en France, des activités de transfert modal, de transformation, de conditionnement des marchandises. Hermalle, c'est un partenariat entre Liège et Anvers, qui veut se désengorger vers un port compétitif secondaire.

Liège est le deuxième port fluvial européen, mais le trafic conteneur est marginal. Cela va évoluer positivement vers plus de conteneurs, mais il y a un manque d'ambitions. En Flandre, le long du Canal Albert, 1000 ha ont été débloqués par la Région flamande, contre 60 à 70 ha à Hermalle, dont 20 sont dédiés au Port autonome de Liège !

Et le projet Euro-Carex de fret TGV ?

Oui, c'est positif. Cela va générer de l'activité. Mais en la matière, il s'agit plutôt, pour « Aéroports de Paris », de se délester vers une zone de relégation. Il ne faudrait pas que Liège devienne uniquement un espace de délestage.

Le réseau fluvial s'est bien développé en RW depuis les années 90. Peut-on aller plus loin ?

Il y a encore une réserve des capacités, oui, mais pour le déplacement long. On ne fait pas du fluvial sur de petites distances. Or la très grande majorité des transports se fait sur des distances inférieures à 50 km. Là il n'y a plus de camions vides. Autrement dit, le fluvial ne va pas concurrencer la route en terme de fret.

Dans l'absolu, les tonnages transportés vont augmenter en Europe. Entre 30 et 50 % d'ici 2030. Cet accroissement se fera aussi sur les trains et les voies fluviales. Mais la croissance passera essentiellement par la route. Cela transitera chez nous, autant les intercepter, donc. Mais la Flandre s'est mieux positionnée que nous en terme de centre de distribution, tout comme le Nord Pas-de-Calais, et le pôle de compétitivité du Plan Marshall arrive, selon moi, avec 10 ans de retard: il s'agit par ailleurs de créer de la logistique à haute valeur ajoutée, et ce seront des activités de distribution qui passeront forcément par la route. En aval, cela peut être du fluvial, en amont, cela créera un flux supplémentaire de camions.

L'évaluation des coûts externes n'est-elle pas une bonne manière de rétablir un juste équilibre entre les modes de transports ?

Il est vrai que nous avons besoin d'une stratégie sur la tarification des routes. Mais la Région n'en est nulle part. Evaluer les coûts externes, c'est mesurer les effets de serre, la pollution atmosphérique, le bruit, les accidents, la congestion, les impacts paysagers, le type d'énergie utilisée... cela demande une expertise complexe. De plus c'est une question qui entraîne beaucoup de crispations, car le secteur routier se sent visé. Pourtant, deux éléments plaident plutôt en sa faveur : d'une part les autres modes de transport ne sont pas exempts de nuisances, et sont parfois supportés par la collectivité, comme les transports en commun. D'autre part, dans le cas de la route, il semble que les usagers couvrent bel et bien le coût des infrastructures. Mais pas les transporteurs étrangers, c'est vrai.

Que penser du scénario avancé par l'étude « Changements climatiques et emplois » (CES) qui prône un transfert de la route vers le rail pour créer de l'emploi et diminuer les émissions de GES ?

En Belgique, en 2000, le transport représentait 53 milliards € pour 15% du PIB. 20 000 travailleurs, pour les personnes et les marchandises. Ailleurs en Europe c'est 10 %.

Je suis sceptique. On peut faciliter le transport modal route/rail, mais le rail est saturé, en Europe du moins. Sans nouvelles infrastructures, sans nouvelles voies, on n'augmentera pas les tonnages transportés, car c'est un problème à envisager au niveau européen. Sans cela, on n'y arrivera pas. La priorité est donnée au transport voyageur ; techniquement, cela veut dire que les marchandises sont transportées la nuit. Les investissements sont très élevés. Les seuls qui ont été effectués, hormis le TGV c'est le « referrage » du réseau ibérique. Il y a bien sûr le ferroutage, mais la chaîne reste plus coûteuse que sur la route.

Voyez-vous des améliorations à venir dans la Déclaration de Politique régionale du gouvernement wallon 2009-2014 ?

Le problème est qu'il n'y a aucune planification de transports de marchandises. Il n'y a aucune structure d'ensemble et pas d'objectifs globaux. On ne s'intéresse qu'à un des maillons de la chaîne à la fois ; il faut au contraire les intégrer, c'est ce que nous avons préconisé dans notre étude qui porte sur « le défi du fret : vers une définition de la stratégie wallonne ». (P. Arnold, D. Borsu, 2005). Un plan régional de transports sera tout de même mis en chantier en 2010, mais cela signifie qu'il n'aboutira pas avant 2012/2013.

Quelles sont pour vous les priorités pour réduire l'impact CO₂ des transports ? Vous dites dans votre étude qu'il faut parvenir à découpler la croissance de l'économie et celle des transports ?

La priorité est de travailler sur l'aménagement du territoire. Les nouvelles localisations, celles des zones d'habitat et d'activités, doivent être pensées en fonction. Il faut bien comprendre que les déplacements constituent une demande dérivée ; ils sont une conséquence de l'aménagement du territoire ! La réponse est donc à chercher en dehors du secteur lui-même. Et des exemples encourageants existent ailleurs, comme dans le Nord Pas-de-Calais par exemple.

Quelques précisions sur les ambitions de la Région wallonne en matière de mobilité.

Dominique Perrin, Chef de Cabinet du Ministre wallon Philippe Henry. Ministère de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité, des Transports et des sites désaffectés

De manière très générale, quels sont les objectifs du Gouvernement wallon en matière de transports ?

Nous abordons cette question avec la volonté de l'intégrer autant que possible aux autres matières que nous traitons, soit l'aménagement du territoire et l'environnement. L'aménagement du territoire est capital pour inventer une autre mobilité. Les compétences qui sont les nôtres nous permettent aussi d'influencer les normes des véhicules, et notamment les émissions de particules fines. Enfin, nous pouvons pousser les modes alternatifs à la voiture, comme les TEC. Un domaine où, dans un contexte budgétaire difficile, il va falloir orienter les moyens.

Dans sa DPR 2009-2014¹, le Gouvernement affirme à la fois son ambition d'inscrire la Wallonie dans la concurrence internationale pour capter le trafic et les activités qui lui sont liées, et le souhait d'une mobilité durable. N'est ce pas contradictoire ?

Nous voulons en effet positionner la Région wallonne sur les grands corridors de fret européens. Car c'est à ce niveau que se joue une mobilité basée sur de grands systèmes – TGV, ferroutage – qui peuvent permettre de repenser la circulation des marchandises à grande échelle autrement que par la route. Nos plateformes multimodales wallonnes auront alors toute leur raison d'être ; c'est dans ce réseau qu'elles peuvent trouver leur place. Ce qui est cohérent avec la politique locale que nous développons en matière d'inter-modalité. D'où notre volonté d'être très présent dans le débat européen sur ces questions.

Une série d'alliances emploi/environnement sont actuellement en préparation en RW ; c'est l'un des volets du Plan Marshall 2. Vert. La construction fera partie des secteurs inclus dans ces alliances. Quid du transport, et des perspectives de transferts d'emplois vers les transports en commun soulignées par certaines études ?

Ce type de transferts d'emplois est possible mais cela dépend essentiellement de l'utilisation des revenus liés à la mise aux enchères des quotas d'émissions. Il faut être vigilant à ce sujet. Cela rejoint la question de la fiscalité verte. C'est un volet capital mais qui n'est pas assez poussé au niveau européen. Or cela doit venir de l'Europe. Il nous faut un volet fiscal européen adapté à l'usage des transports.

Le Gouvernement a justement en projet un système de tarification à l'usage de la route, y compris pour le transport routier des marchandises. Selon quel principe cette tarification sera-t-elle établie ?

Ce que nous souhaitons c'est un projet de taxation au kilomètre parcouru, mais qui prenne en compte aussi des circonstances géographiques, afin de ne pas pénaliser des usagers qui n'ont pas d'autres choix que la voiture ; il sera aussi tenu compte du type de véhicules. C'est une méthodologie objective qu'il faut établir, et qui débouchera sur la mise au point d'un indicateur. Pour le transport routier des marchandises, nous souhaitons un système de tarification à l'usage de la route négocié au niveau belge, voire européen, pour participer à l'objectif européen de réduction de trafic. De manière plus générale, nous ne voulons pas pénaliser la route, mais il y a de toute manière un virage à opérer, une transition à enclencher : le pic pétrolier nous y contraint de manière tout à fait impérative !

1 Déclaration de Politique régionale.

N° 1

Un baromètre syndical de l'environnement | juin 2010 |

La gestion de l'environnement progresse-t-elle dans les entreprises ? Qu'en pensent les délégués ? Le baromètre analyse la question sous différents angles et propose en particulier un zoom sur le lien emploi-environnement.

N° 2

Energie-climat et emploi : ouvrons le débat ! | juin 2010 |

Les politiques liées aux enjeux climatiques et énergétiques sont censées avoir un impact significatif sur la répartition des activités économiques et des emplois dans les prochaines années. Le cahier rassemble les points de vue d'acteurs de divers horizons aux premières loges des évolutions sectorielles.

N° 3

Réflexions pour une construction plus durable | juin 2010 |

Comment concrétiser une alliance emploi-environnement dans le secteur de la construction en Wallonie ? Réflexions d'un groupe de travail prospectif.

N° 4

Perspectives pour la sensibilisation syndicale | juin 2010 |

De quelle manière faire évoluer la question emploi-environnement en milieu syndical au regard du chemin parcouru entre 1990 à 2010 ?

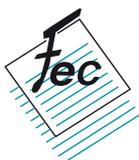
N° 5

Orientations pour une juste transition | octobre 2010 |

Pour une réorientation des modes de production et de consommation qui combine équité et efficacité.

Formation Education Culture

Réseau Intersyndical de Sensibilisation à l'Environnement RISE
Chaussée de Haecht, 579 , B-1031 Bruxelles
Tél +32-2-246 32 52, e-mail : rise@acv-csc.be
url : <http://www.rise.be>



Avec le soutien
de la Région wallonne