Jean-Marie Robert

La question du management des temps dans la transition écologique

Nous ne pourrons pas dire aux générations futures qu'on ne savait pas. Nous autres, les contemporains du temps où il était encore possible de faire, serons tôt au tard comptables des impacts du dérèglement climatique avec, certes, plus ou moins de responsabilités.

Selon le nouveau rapport du Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE), les politiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre mises en place actuellement entraîneraient un réchauffement « catastrophique » de 3,1 °C au cours du siècle par rapport à l'ère-préindustrielle (Le Figaro, 25/10/2024). Nous ne sommes qu'au printemps et plusieurs régions de France ont déjà connu des feux de forêts conséquents. Les différents épisodes dramatiques autour des cyclones, des températures élevées et autres phénomènes météorologiques hors normes partout sur la planète nous donnent un amer avant-goût de ce que nous craignons depuis plusieurs décennies. Et c'est notamment là le problème, le temps qui s'écoule entre le constat et les effets qui rend difficile la prise en compte effective et opérationnelle de la lutte contre le dérèglement climatique.

Jean-Marie Robert est secrétaire national de la CFDT Cadres.

504.indd 29 18/04/2025 15:13:26

La filière automobile en Europe en est d'ailleurs des plus pédagogiques. En effet, par exemple, la question de la consommation de carburant n'est pas nouvelle dans ce secteur d'activité. Les différentes crises pétrolières ont invité avec plus ou moins d'entrain depuis les années 70 nos constructeurs à concevoir des véhicules de plus en plus sobres du point de vue de leurs consommations pour des voitures qui n'ont cessé de prendre du poids dans le même temps et se dégrader d'un point de vue aérodynamique pour la majeure partie. Cette sobriété a particulièrement été assise sur une différence de consommation d'au moins 20% entre les moteurs diesel et ceux utilisant de l'essence avec ou sans éthanol. Et c'est dans la même temporalité que les questions d'émissions sont arrivées. Le premier seuil retenu en 1978 était de 248 grammes de CO2 au km. Presque un demi-siècle plus tard, l'exigence est de 95 g CO2/km depuis 2020 et nous visons les 59 g CO2/km en 2030, si on ne s'en tient qu'à la question du CO2. Cinquante ans et sept normes européennes âprement chahutées à chaque fois pour diviser par quatre les émissions CO2 de nos automobiles…

Il y a peu de chances d'avoir aujourd'hui des dirigeants de constructeurs et équipementiers qui étaient en responsabilité à la fin des années 70 et qu'ils le sont encore aujourd'hui, cependant la majeure partie des entreprises sont encore là, ou renaissent aujourd'hui avec la mode du néo-rétro. En 2012, Jean-Marc Ayrault avait donné comme feuille de route aux constructeurs de concevoir des voitures consommant 2 litres aux 100 km dans les dix ans à venir. Il y a un lien notoire entre la consommation, la distance parcourue et la quantité de particules rejetées. Cet objectif non tenu avait d'ailleurs été fixé lors d'une conférence environnementale. En décembre 2019, la loi sur les orientations des mobilités actait la fin des moteurs thermiques pour les véhicules neufs en 2040 et cela bien avant que l'Europe n'en fasse de même avec une fin programmée en 2035. Tout cela met en avant que cela fait très longtemps que le chemin est tracé et connu, que nous savons où nous devons aller et pourquoi nous devons y aller.

Alors pourquoi ce retard, pourquoi ses freins et cette pratique

504.indd 30 18/04/2025 15:13:26

récurrente qui consiste à peser pour retarder les échéances ? Tout en sachant que cela n'a pour effets que d'accélérer le dérèglement climatique et nous rapprocher d'un mur, là où nous pouvons être sur une pente, certes sinueuse et compliquée, mais une pente dont la raideur est fonction de la vitesse à laquelle nous agissons.

C'est donc la question de la dérive dans le temps de la mise en œuvre de la transition écologique qui nous renvoie la sensation de contrainte ou non et cela dans un contexte d'accélération et de dégradation de l'environnement et de tensions sur les ressources.

Plus que jamais, nous avons besoin de planification, de cadencement, d'ordonnancement et de normes afin de mettre tout le monde sur le même rythme, le même tempo.

C'est donc la question de la dérive dans le temps de la mise en œuvre de la transition écologique qui nous renvoie la sensation de contrainte ou non et cela dans un contexte d'accélération et de dégradation de l'environnement et de tensions sur les ressources.

Pour la mobilité des personnes par exemple, la fonction ne disparaît pas mais ce sont plutôt les modalités qui sont réinterrogées. Aujourd'hui, il y a toujours moins de 1,3 personne transportée par voiture, la production automobile a vraisemblablement atteint son apogée en Europe, la productivité continue à augmenter et les emplois à décroître. Déjà 100 000 emplois ont été perdus en quinze ans en France dans la filière automobile.

Doit-on diminuer le nombre de personnes transportées pour augmenter le nombre de voitures et du coup agir sur l'emploi ? Diminuer la productivité pour conserver les emplois au moment où l'usine 4.0 et l'IA débarquent à grande vitesse ? Doit-on renoncer à la fin des moteurs thermiques et continuer à faire du diesel qui mobilise plus d'emplois que l'essence et rapporte plus d'argent ? Doit-on augmenter notre production en Europe, pour inonder la planète de nos véhicules *made in Europe* en venant concurrencer les emplois autochtones ? Non, c'est la réponse qu'on pourrait apporter à ces différentes questions, quand bien même pour certaines personnes cela pourrait avoir un sens. Un sens pour quelques années, tout au plus trois ou quatre mais guère au-delà ! Nous n'avons ni les moyens, ni les ressources pour le faire de façon durable quand bien même nous aurions réussi le pari de la décarbonation du transport automobile.

504.indd 31 18/04/2025 15:13:26

Nous n'avons tout simplement plus le temps de tergiverser. L'exemple récent de l'éviction de Carlos Tavares à la tête de Stellantis illustre malheureusement la situation et la perte de temps dans la lutte contre le dérèglement climatique au profit de dividendes qui lui ont valu d'être adulé jusqu'à ce que le calice de la réduction des coûts soit bu jusqu'à la lie pour les salariés de la filière et dans une certaine mesure les clients. Nous pourrions tout autant reprendre l'exemple de l'amiante pour donner un peu de sens à la question de perdre du temps. Premier cas de maladie professionnelle liée à l'amiante en France en 1906, interdiction de l'amiante en France en 1996. Combien de morts depuis, combien de morts encore demain, combien de procès dans un pays comme la France réputé appliquant souvent le principe de précaution ?

Tenir le cap. Quitte à discuter du chemin pour atteindre l'objectif sur une planète où nous allons bientôt vivre à crédit la moitié de l'année – en 2025 le jour du dépassement sera le 31 juillet –, devient une nécessité absolue.

En guise de conclusion sur le champ des possibles, nous devrions sans doute nous remémorer le rétroplanning mondial du bug de l'an 2000 où sur toute la planète, on avait su synchroniser les montres face au danger de plantage généralisé. Avec un brin de cynisme, l'inquiétude à propos des ordinateurs de Wall Street a peut-être aidé un peu à la prise de conscience collective…

Il est grand temps de synchroniser nos montres car il sera vite trop tôt d'être trop tard !

504.indd 32 18/04/2025 15:13:26