

Positionnement stratégique fédéral validé à l'AG de mi-mandat du Croisic des 8 & 9/11/2022

1. Introduction : La CFDT, une organisation historiquement sociale, sociétale et responsable :

« ... La centrale que nous proposons de construire sera Humaniste et Démocratique... »
Eugène DESCAMPS, Secrétaire général de la CFDT, 1964.

François CHEREQUE complète en 2006, parlant de la CFDT, « sa capacité de regarder la réalité en face, de la regarder avec un oeil critique et de dire la vérité telle qu'elle est aux salariés. La cohésion de notre organisation qui nous permet de construire jour après jour la synthèse entre intérêts particuliers pour dégager l'intérêt collectif des salariés et contribuer ainsi à faire progresser l'intérêt général. »

Depuis les années soixante, la CFDT dénonce les risques écologiques de notre modèle de croissance et s'inscrit dans un contexte de développement durable.

En 1970, la CFDT affirme la nécessité d'une solidarité humaine dans une société en plein développement. La CFDT intègre la nécessité d'une adaptation constante et réaliste aux situations car jamais l'homme n'a été en face de mutations aussi totales : techniques, économiques, sociales, politiques qui transformeront sa vie de fond en comble.

Dès 1976, la CFDT prend position pour la diversification des ressources énergétiques. Emerge la revendication d'améliorer le niveau et la qualité de vie au travail et dans la société. En 1982, la CFDT se prononce contre le tout nucléaire. En 1985, la CFDT prend position pour une politique forestière. En 1999, au Congrès de Lille, la CFDT formalise globalement ce qu'elle a traité par thèmes jusque-là. Il s'agit de la Responsabilité Sociétale – ou Sociale – des Entreprises. L'intérêt général y trouve toute sa place. Plus tard, il s'exposera sous la forme d'un manifeste issu de la réflexion de plusieurs organisations de la Société Civile, le Pacte du Pouvoir de Vivre.

Face à la mondialisation, le syndicalisme est invité – entre autres – à exprimer une volonté d'action au niveau européen et mondial afin de définir des règles de normalisation des pratiques des entreprises et des pouvoirs publics, ce sont les prémices de la RSE (Responsabilité Sociale/Sociétale des Entreprises). De même, la CFDT affirme qu'il n'y a pas de développement Solidaire et Durable sans Démocratie et pas de Démocratie sans syndicats et droits sociaux.

En 2010, à Tours, la Résolution Générale du Congrès confédéral s'appuie sur la RSE qui en constitue le fil rouge et est ainsi introduite, « Pour un développement durable, dans un monde en mutation ». La CFDT témoigne de sa volonté de faire évoluer les modes de gouvernance des entreprises et d'y participer ; de son souhait d'intégrer les enjeux sociétaux. L'objectif est d'accompagner, et autant que possible anticiper la nécessaire évolution de la société en sensibilisant notamment les jeunes, potentiels électeurs et adhérents, aux enjeux de la RSE.

Pourtant, malgré toutes ces réflexions et propositions, dont nous pouvons mesurer aujourd'hui la crédibilité, de mutations non-désirées en mutations mal gérées, la CFDT doit prendre position une nouvelle fois et dans l'urgence sur des sujets qu'elle avait déjà intuitivement abordés et développés.

2. Urgence climatique, pollution de l'air et décarbonation

A. Eléments de contexte

Depuis le Rapport MEADOWS, les Rapports successifs du GIEC - surtout le récent sixième -

interpellent sur l'effet de serre mondial et l'urgence à agir, principalement sur la réduction des Gaz à Effet de Serre (GES)... L'évolution de la concentration de CO² dans l'air atmosphérique est un indicateur qui devrait pourtant nous faire réagir.

Cf. <https://mrmondialisation.org/rapport-la-terre-connait-un-taux-de-co2-jamais-vu-en-4-millions-dannees/>

La France s'est fixée en 2019 l'objectif d'atteindre la neutralité carbone en 2050. Cette nouvelle donne climatique impose une accélération de la décarbonation du pays et une redéfinition de notre système énergétique encore dépendant aux deux tiers des énergies fossiles. Elle touche les secteurs de la construction, des transports, de l'agriculture, de l'industrie, de l'énergie ou encore des déchets. Sur la décarbonation de l'énergie consommée, comme aujourd'hui, il y a concurrence entre les modes et les usages de l'énergie pour « capter » une énergie décarbonée, il faut veiller à avoir une approche intermodale, et voir là où l'investissement de décarbonation aura le plus d'effet pour réduire les émissions. Les biocarburants en sont l'exemple le plus visible.

Pour autant, il est impossible d'ignorer les attentes des citoyens ni la récente condamnation de l'Etat en août 2021 pour son inaction en matière de qualité de l'air. Le tribunal administratif a ordonné au gouvernement de prendre toutes les mesures sectorielles utiles pour réparer le préjudice. Il considère néanmoins que le choix des dispositions relève de "la libre appréciation du gouvernement" à laquelle il ne lui appartient pas de se substituer.

Le jugement souligne également le degré d'urgence de la réparation du préjudice. En effet, il estime que des dispositions doivent non seulement faire cesser les dommages mais aussi "prévenir leur aggravation". Selon le tribunal, cela implique une réaction dans "un délai suffisamment bref". L'État a donc jusqu'au 31 décembre 2022 au plus tard pour compenser cette pollution supplémentaire en CO₂.

Le Conseil d'Etat a confirmé et aggravé le jugement le 17/10/2022. L'Etat a été condamné à payer une somme record de 20 millions d'euros d'astreinte pour n'avoir pas agi assez rapidement contre la pollution de l'air, qui cause des dizaines de milliers de morts chaque année en France.

La pollution, liée notamment au trafic automobile, représente un enjeu important de santé publique. "La mortalité liée à la pollution de l'air ambiant reste un risque conséquent en France avec 40.000 décès attribuables chaque année aux particules fines", soulignait Santé publique France l'an dernier. "Si des améliorations dans la durée ont été constatées, les seuils limites de pollution au dioxyde d'azote – qui doivent être respectés depuis 2010 – restent dépassés dans plusieurs zones en France, notamment dans les agglomérations de Paris, Lyon et Marseille. A ce jour, les mesures prises par l'Etat ne garantissent pas que la qualité de l'air s'améliore de telle sorte que les seuils limites de pollution soient respectés dans les délais les plus courts possibles", ajoute la plus haute juridiction administrative en France. En plus des conséquences en matière de santé publique, à 10 millions d'euros le semestre, l'Etat se doit d'agir.

Bruxelles reproche aussi à la France « le non-respect systématique » des règles communautaires en matière de pollution aux particules fines PM₁₀, ce qui va lui valoir une citation devant la Cour de justice européenne.

La première loi de programmation quinquennale sur l'énergie et le climat (LPEC), qui doit être adoptée avant la fin du premier semestre 2023 constituera un élément de réponse. Une consultation numérique publique sera ouverte dès novembre. Sans doute portera-t-elle les principaux leviers de politique publique privilégiés par le gouvernement. Elle est sensée préparer la version suivante de la Programmation Pluriannuelle de l'Energie 2019-2024...

Une mise en synergie des diverses capacités qui travaillent sur le sujet pourrait prendre corps...

La Cfdt – FGTE, Fédération Générale des Transports et de l'Environnement, est particulièrement concernée par le sujet dont elle est partie prenante incontestable. Elle apporte son bon taux de

représentativité global, tous secteurs confondus. L'approche pourrait être la suivante :

- Une vision politique portée par la Fédération s'appuyant sur ses résolutions de congrès et sur la Résolution Générale confédérale. Cette vision pourrait s'appuyer sur l'aide de « spécialistes » de la branche UFETAM, particulièrement les fonctionnaires du Ministère de l'Environnement. Elle inclurait la réflexion sur l'effet de la mise en concurrence dans le secteur des transports :
 - o Globalement entre les différents modes
 - o En interne pour chaque mode, la concurrence a-t-elle un effet bénéfique en matière de décarbonation ?
- Une vision technique, portée par les branches, au service d'abord des salariés et des évolutions auxquelles ils devront faire face.
- L'interface entre les deux pourrait être la Commission. L'objectif pourrait être de présenter quelque chose d'avancé voire d'abouti au prochain Congrès et de maîtriser le sujet dans les échanges avec les autres parties.

B. Présentation des enjeux et de la démarche SFEC - Stratégie française pour l'énergie et le climat / SNBC - stratégie nationale bas carbone - et des feuilles de route par filière stratégique. En quoi sommes-nous concernés ?

Quelle décarbonation voulons-nous ?

- Un processus encadré, programmé, marqué avec des objectifs précis et un Etat qui s'engage et prend des positions volontaristes (exemple arbitrage rail – route). Cette démarche est multi-filières. Bien que règlementée, elle est souple et laisse chacun s'exprimer, proposer.
- Un processus limité à chaque filière, où chacun cherche et met en œuvre des bonnes pratiques dans son coin et induisant un fonctionnement en silo. La démarche repose alors uniquement sur la bonne volonté des entreprises. Seuls sont mis en avant la différenciation et le levier de performance.

Les transports représentent à eux-seuls 31.2% du total des émissions de Gaz à Effet de Serre, loin devant toutes les autres sources. Ils représentent également 31% de la consommation d'énergie finale française en 2015.

La moitié des émissions de CO2 de l'ensemble des transports - 51 % - provient de voitures particulières. Seulement 0,8 % des voitures particulières roulent aux énergies alternatives. Les objectifs assignés à la filière seraient de limiter la consommation d'énergie finale française à 21% à 2050 et l'émission de Gaz à Effet de Serre à 5%. La décarbonation du secteur des transports doit être quasi complète. Hormis, la situation internationale, dont nous pouvons voir les effets aujourd'hui, l'hypothèse d'un baril de Brent au-delà de 100€ courants est retenue.

Mais, point important, le côté « taxe » énergétique et une éventuelle augmentation n'est pas évoqué. Pour décarboner le secteur des transports, cinq leviers sont utilisés.

- Décarbonation de l'énergie consommée par les véhicules,

L'électrification des véhicules suit une politique ambitieuse, cinq fois plus de véhicules vendus sur la période 2018 – 2022 pour atteindre 35% de véhicules particuliers électriques et 10% de véhicules particuliers hybrides.

Les gains d'efficacité énergétiques et la décarbonation concernent l'ensemble des modes de transport. Le scénario prévoit notamment un développement progressif des biocarburants dans l'aviation jusqu'à atteindre 50 % à horizon 2050.

Le transport maritime et fluvial est entièrement décarboné pour les émissions domestiques à horizon 2050 et décarboné à 50 % pour les soutes internationales

- Performance énergétique des véhicules afin de limiter les consommations énergétiques,

Sur l'efficacité des véhicules thermiques, le seuil de 4l aux 100 kilomètres est visé.

- Maîtrise de la croissance de la demande,

Les objectifs de réduction de la consommation finale d'énergie sont de 20% à l'horizon 2030 par rapport à 2012 et de 50% à l'horizon 2050, avec une réduction de la consommation d'énergies fossiles de 30% à l'horizon 2030.

La situation actuelle était marquée par une baisse du prix des énergies fossiles, ce qui a pour conséquence de rendre moins attractives les actions d'efficacité énergétique. Il apparaît donc nécessaire d'engager une action particulière sur la valorisation du carbone pour atteindre l'objectif de baisse de consommation des énergies fossiles. Mais, en matière de décarbonation, un nouvel acteur s'est invité dans le débat, le conflit Ukraine – Russie. A court terme, la situation pourrait empirer par le réemploi massif du charbon pour tenter de s'affranchir du gaz russe. Et sur ce point nous restons dans une hypothèse de stabilisation – baisse de la demande. A terme, si la transition énergétique avance mieux, cela pourrait s'atténuer d'autant plus que nucléaire a clairement été remis en selle par le gouvernement. Les relocalisations et les approvisionnements en circuit court constituent aussi un levier d'action pour maîtriser la demande.

- Report modal et optimisation de l'utilisation des véhicules pour le transport de voyageurs comme de marchandises.

Comme évoqué plus haut, pour faire avancer ce point, il faut arrêter le fonctionnement en silo, cesser de porter un regard concurrentiel sur les modes de transport et développer une vision régulée.

C. Etat des lieux dans les branches et les principales entreprises du champ fédéral des stratégies de RSE mises en œuvre et notamment de leur volet environnemental (sont-elles en phase ou pas avec les objectifs de la SFEC ?)

- ✚ Avant toute chose, il faut faire l'état des lieux dans les entreprises du champ fédéral de la mise en œuvre des dispositions contenues dans la loi PACTE puis dans la loi CLIMAT.
- ✚ Chaque entreprise devrait ainsi identifier ses enjeux sociaux et environnementaux et s'assurer de leur bonne prise en considération dans ses décisions stratégiques et son fonctionnement. Cela commence bien sûr par la bonne appropriation du contenu « environnemental » de la BDESE.
- ✚ Combien d'élus ou de CSE s'emparent de la déclaration de performance extra-financière incluse dans le rapport de gestion, qui ne s'impose, il est vrai, qu'aux grandes entreprises, mais les incite à publier des informations sociales et environnementales.
- ✚ Sommes-nous prêts à anticiper la clause de « revoyure » au bout de trois ans sur les administrateurs salariés intégrée dans la loi PACTE ?

- ✚ Sommes-nous attentifs et exigeants sur les mécanismes d'intéressement des salariés à travers des critères sociaux, sociétaux et environnementaux qui favorisent le temps long au détriment de la rentabilité à court terme et valent aussi pour la rémunération variable des dirigeants ?
- ✚ Sommes-nous capables de proposer des alternatives en matière d'orientations stratégiques y compris au niveau des branches ?
- ✚ Sommes-nous force de proposition en particulier dans les Conseils d'administration par exemple en matière d'achats et d'investissements responsables ?
- ✚ Savons-nous dénoncer puis combattre les participations ou engagements spéculatifs dans le capital des entreprises et leurs montages factices utilisés pour capter la valeur ajoutée alors que la RSE porte en elle, au-delà d'un dialogue social réel et de qualité, l'objectif de son partage équitable ?
- ✚ Protégeons-nous bien les lanceurs d'alerte ?

Pour bien appréhender le sujet, nous pourrions envisager la venue d'un consultant extérieur qui nous plongerait au cœur du débat.

D. Prospective : Quelles solutions envisager pour nos secteurs ?

- ✚ Motorisations électriques ou à hydrogène ; biocarburants ou biogaz. Compte tenu des conditions techniques actuelles, les secteurs aériens et maritimes continueront à consommer des carburants fossiles ce qui empêchera la décarbonation complète du secteur. A quelles conditions dans l'intérêt des salariés des secteurs FGTE ? Comment se préparer à nous positionner dans le cadre de l'élaboration des feuilles de route des stratégies de filières ?
- ✚ L'énumération, la compréhension et l'intégration des critères légaux nous permet de tenir une rampe. Mieux les enjeux seront identifiés dans les branches via cette méthode, plus facile sera le discernement de mesures favorisant la décarbonation.
- ✚ Il faut assumer l'article 1833, qui s'applique à toutes les sociétés sans exception, du code civil dans sa rédaction complémentaire : « la société est gérée dans son intérêt social, en prenant en considération les enjeux sociaux et environnementaux de son activité ». La violation de cette obligation pourrait constituer une faute de gestion du dirigeant entraînant sa mise en cause et la mise en jeu de sa responsabilité, sous réserve de démontrer l'existence d'un préjudice et d'un lien de causalité avec cette faute de gestion.
- ✚ Il faut également s'appuyer sur la loi Climat et résilience dans les entreprises de plus de 50 salariés malgré les effets de L'Ordonnance 2017-1386 du 22 septembre 2017 relative à la nouvelle organisation du dialogue social et économique dans l'entreprise et favorisant l'exercice et la valorisation des responsabilités syndicales. Cette Ordonnance a profondément changé la hiérarchie des normes, notamment l'article L.2312-8 du Code du travail ainsi modifié :

« I. [...]. II. Le comité est informé et consulté sur les questions intéressant l'organisation, la gestion et la marche générale de l'entreprise, notamment sur [...]. III. – Le comité est informé et consulté sur les conséquences environnementales des mesures mentionnées au II du présent article ».

Ce point demeure imprécis et vague. Que recouvre la notion de « conséquences environnementales » ? Quelles informations transmettre ? Le CSE doit-il rendre un avis distinct sur ce sujet ou la question des conséquences environnementales n'est-elle qu'un volet de la consultation du CSE au titre des projets intéressant l'organisation, la gestion et la marche générale de l'entreprise ?

- ✚ La loi a également modifié l'article L.2312-17 du Code du travail pour prévoir une information cette fois - et non une consultation - sur les «conséquences environnementales de l'activité de l'entreprise» à l'occasion des trois consultations récurrentes du CSE. Cela signifie à la fois prendre en compte les effets de la lutte contre le réchauffement climatique sur l'entreprise - par exemple transformation de ses marchés, leur développement ou leur déclin - et les effets de l'activité de l'entreprise sur l'environnement et les émissions de GES, ou d'autres éléments altérant l'environnement.
- ✚ L'article 41 de la loi prévoit par ailleurs que la BDES devienne la base de données économiques, sociales et environnementales (BDESE) sans toutefois que le texte précise ce que l'employeur doit y faire figurer, peut-être les informations contenues dans la déclaration de performance extra-financière (DPEF) qui existe déjà pour les entreprises de plus de 500 salariés.
- ✚ Sur ces sujets, l'article L.2315-87-1 du Code du travail précise que : «La mission de l'expert-comptable porte sur tous les éléments d'ordre économique, financier, social ou environnemental nécessaires à la compréhension des orientations stratégiques de l'entreprise». Les missions de l'expert-comptable du CSE sont étendues à l'analyse des conséquences environnementales de l'activité de l'entreprise dans le cadre des consultations récurrentes.
- ✚ Dernier point, l'intégration de la transition écologique dans le dialogue social suppose que les élus disposent d'un minimum de connaissances sur le sujet. La loi Climat et résilience prévoit que le stage de formation économique d'une durée maximale de cinq jours dont bénéficient les membres titulaires du CSE «peut notamment porter sur les conséquences environnementales de l'activité des entreprises» (article 41 de la loi et article L.2315-63 du Code du travail).

La formation est un outil majeur de connaissance et d'appropriation des sujets pour les porter dans les entreprises puis en avoir des remontées afin d'éclairer la structure fédérale et lui permettre de construire une position crédible et évolutive.

Il nous faut repérer des entreprises qui ont commencé à faire des choses puis mener des réflexions, soit au niveau des équipes syndicales, soit au niveau de l'entreprise elle-même. L'idée serait de construire un panel d'entreprises de référence dans un premier temps ?

Pourquoi ne pas solliciter des intervenants extérieurs ad-hoc, comme Mr Alain SUPLOT, spécialiste du droit du travail et de la philosophie du droit, qui s'alarme de voir le démantèlement de l'Etat ?

3. Conclusion, l'urgence ne doit pas nous empêcher de réfléchir

La FGTE a mis sur pied le FGTE – LAB qui doit nous permettre de recenser, poser les sujets puis en débattre pour réfléchir, prendre notre part et **proposer aux équipes syndicales** des solutions aux problèmes soulevés dans un contexte inchangé, celui du développement durable.

En lien avec les CRTE, nous pourrions imaginer la création de collectifs de projets, projets déterminés et engagements à durée déterminée ou variable sur le modèle des groupes écolos qui cherchent à nous ringardiser pour effacer notre rôle précurseur et minimiser notre rôle d'acteur majeur. Cela constituerait une réponse à l'enjeu démocratique que constitue la place d'un citoyen acteur pour favoriser l'acceptabilité sociale de la transition écologique.

2022 est-elle l'année de bascule ? Face à la prise de conscience citoyenne au vu du réchauffement climatique plus rapide que prévu, la transition écologique est urgente. La crise de la COVID constitue également un facteur important. Les droits collectifs des travailleurs et leurs conditions de travail sont impactés. Elles posent aussi question sur les transitions numériques et sur leurs effets directs.

Le télétravail en est une illustration. Ceci constitue notre premier item.

Il débouche sur un deuxième axe qui doit proposer les innovations sociales, sociétales et responsables indispensables pour concevoir collectivement « un monde d'après » avec notamment des pratiques différentes en matière de dialogue social et environnemental. Ces questions ne doivent plus être des variables d'ajustement.

Pourquoi ne pas proposer au gouvernement l'élargissement du spectre de l'agence de l'innovation dans les transports, à l'orientation initiale plutôt numérique en y intégrant un axe autour de l'innovation sociale et environnementale, ou la création d'un conseil pour un transport durable, social et environnemental ? La CFDT est sollicitée pour donner un avis sur différents projets de loi. Cette instance pourrait constituer un cadre d'expression formalisé.

La dégradation continue des relations internationales et les constats issus de la crise COVID impactent considérablement la mondialisation et le développement durable. La FGTE doit faire entendre sa voix à l'international et prioritairement au niveau européen, celui de la CES pour interpeller la Commission européenne sur ses objectifs et revendiquer une régulation d'ensemble cohérente en matière de transports comme d'environnement.

Enfin et comme déjà évoqué, une politique de formation ambitieuse des Militantes et Militants est indispensable pour faire face aux enjeux actuels dont le plus important reste le développement pour permettre à la CFDT de continuer à porter ses exigences en matière de développement durable.

Rédacteur de la note : Michel HUGUES

Contributeurs : Stéphane BOURGEON, Sébastien MARIANI, Armand QUENTEL, Philippe GERVAIS

ANNEXES

Émissions de gaz à effet de serre par activité									
<i>en millions de tonnes d'équivalent CO₂</i>									
Émissions de gaz à effet de serre par activité (en millions de tonnes d'équivalent CO ₂) -									
Secteur d'activité	2015	2016	2017	2018	2019	2020 (e)	Total	2020%	
Transformation énergie	46,7	50	53,6	45	42,5	38,4	276,2	9,70	
Industrie manufacturière	86,8	87,5	87,5	86,9	84,2	75,8	508,7	19,16	
Traitement centralisé des déchets	15,3	15,2	15,5	15	15,3	15,1	91,4	3,82	
Usage des bâtiments et activités résidentiels / tertiaires	83,4	83,4	82,7	77,7	75,1	69,9	472,2	17,66	
Agriculture/ sylviculture	87,4	85,4	85,3	84,1	83,1	83	508,3	20,98	
Transport routier	130	130,5	130,5	127,4	127,3	107,5	753,2	27,17	
Autres transports	7,9	8	8,3	8,4	8,5	6,1	47,2	1,54	
Ensemble	457,7	460	463,5	444,6	436	395,7			

Chiffres clés du transport — Édition 2021

- **Impact environnemental des transports**

En 25 ans, les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports ont augmenté de 2,7 %, 31 % des émissions françaises de gaz à effet de serre proviennent des transports (périmètre Kyoto), 94 % des émissions de CO₂ du transport proviennent du transport routier en 2019.

- **Économie**

- Dépense totale : 438,2 milliards d'euros en 2019, soit 18,1 % du PIB
- Emplois salariés : 1,4 million d'emplois salariés (hors intérim), soit 12,1 % des salariés du secteur tertiaire marchand
- Entreprises : 174 782 entreprises de transport et entreposage (au 31 décembre 2018), soit 7,5 % de la production française (hors agriculture)

- **Mobilité des Français / Transport de voyageurs**

- Véhicules particuliers : 80,8 %
- Transports ferrés : 11,4 %
- Autocars, autobus et tramways : 6,2 %
- Transport aérien : 1,6 %
- Dépenses de transport
- Les Français consacrent 187,4 milliards d'euros aux dépenses de transport, soit 15 % de la consommation totale du ménage

- **Infrastructures**

- Métros, RER, tramways (hors trains) : × 3,4 en 20 ans : 1998 : 536 km / 2018 : 1 805 km
- Voies ferrées : – 13,4 % en 20 ans : 1999 : 31 700 km / 2019 : 27 500 km
- Routes (hors DOM) : + 11,2 % en 20 ans : 1999 : 980 500 km / 2019 : 1 090 700 km
- Pistes cyclables et voies vertes : × 2,5 en 5 ans / 17 500 km en 2019

- **Transport de marchandises**

- 362 milliards de tonnes-kilomètres (hors oléoducs) de marchandises en 2019
- Routier : 89,0 % / Ferroviaire : 9,0 % / Fluvial : 2,0 %

L'activité des ports français représente 360 millions de tonnes de marchandises (entrantes et sortantes) en 2019