

Par e-mail : https://www.lemonde.fr/idees/article/2024/04/20/dominique-meda-sociologue-il-est-essentiel-d-anticiper-et-d-accompagner-les-transformations-des-modes-de-production-de-la-transition-ecologique_6228866_3232.html

Dominique Méda, sociologue : « Il est essentiel d'anticiper et d'accompagner les transformations des modes de production de la transition écologique »

CHRONIQUE

Dominique Méda

Professeure de sociologie à l'Université Paris Dauphine-PSL et présidente de l'Institut Veblen

Les travailleurs n'ont pas tort de craindre les conséquences des politiques environnementales, il faut donc restructurer l'industrie en évitant les erreurs commises pour la sidérurgie ou le textile dans les années 1970-1980, explique la sociologue dans sa chronique.

Publié le 20 avril 2024

Les mouvements de colère contre les mesures environnementales, largement soutenus par des partis politiques qui aiment répéter que la France ne représenterait que 1 % des émissions de gaz à effet de serre mondiales, se multiplient et touchent désormais des catégories professionnelles et sociales de plus en plus nombreuses. Le risque est grand de voir le Pacte vert européen, qui n'était pourtant pas parfait et méritait d'être complété, largement détricoté à la suite des élections de juin alors que les nouvelles du front climatique sont de plus en plus alarmantes. Cette remise en cause, qu'elle prenne ou non des formes protestataires, est très souvent liée à la question de l'emploi et aux craintes légitimes que suscitent les transformations des modes de production exigées par la lutte contre le changement climatique et en faveur de la santé des populations.

C'est la raison pour laquelle il est essentiel d'anticiper et d'accompagner ces transformations. La notion de transition « juste » sert précisément à souligner que celles-ci ne doivent pas se faire au détriment de ceux qui travaillent dans les secteurs appelés à être restructurés, mais que le processus doit être piloté de manière à amortir ou à éviter les chocs, ce qui suppose une vision à long terme, des institutions spécifiques et des moyens.

Nous n'avons pas su, dans les années 1970 et 1980, accompagner sérieusement les restructurations du textile et de la sidérurgie, pas plus que celles des décennies suivantes. Une [étude](#) du Centre d'études prospectives et d'informations internationales d'Axelle Arquié et Thomas Grjebine, parue en mars, rappelle fort utilement qu'entre 1997 et 2019, celles-ci s'étaient traduites par « *un fort coût individuel en termes d'emploi et de salaire* » et que les plans sociaux mis en œuvre n'avaient notamment pas permis une réallocation de main-d'œuvre bénéfique à l'économie locale. Et

ce, « *contrairement à l'hypothèse de la destruction créatrice* » pourtant chère à beaucoup de nos économistes.

Pourquoi les travailleurs des secteurs et entreprises menacés de restructuration ne résisteraient-ils pas de toutes leurs forces à un processus qui risque de leur faire perdre leur emploi et d'aggraver leurs conditions de vie ?

Dépendance ou relocalisation

Mais les choses sont peut-être en train de changer. S'il ne s'était pratiquement rien passé en la matière depuis le [plan de programmation des emplois et des compétences](#) rendu au gouvernement par [l'ancienne présidente du Medef] Laurence Parisot en 2019, le secrétariat général à la planification écologique a publié en février une estimation du nombre d'emplois susceptibles d'être supprimés et créés par la transition écologique et a lancé des COP régionales destinées à préciser et à enrichir celle-ci (« [Stratégie emplois et compétences pour la planification écologique](#) »). Cette importante avancée devra être prolongée par une cartographie précise des compétences actuellement mobilisées et de celles à développer, mais aussi par des décisions claires concernant les productions que nous souhaitons conserver ou relocaliser.

Deux types de questions doivent pour cela être réglés. D'une part, quelles institutions pour piloter un tel processus ? France Travail est-elle capable d'assurer un tel ensemble d'opérations à l'échelle nationale et locale ? D'autre part, qui va décider de la nature et de la localisation des productions qui offriront de nouveaux emplois ?

Un exemple suffit à mettre en évidence la complexité de l'opération. [Avec l'interdiction de la production de véhicules thermiques en 2035](#), nous devons accélérer la fabrication de véhicules électriques. Ceux-ci sont gourmands en matériaux et métaux critiques et, d'une manière générale, la transition énergétique que nous devons opérer sera extrêmement métallivore. Nous pouvons décider soit d'accroître notre dépendance à l'égard des pays producteurs de ces minerais, notamment la Chine, soit de relocaliser une partie de leur extraction, comme l'Europe s'y est engagée avec son règlement sur les matières premières critiques. Cela suppose d'ouvrir des mines sur notre sol avec les risques que cela comporte pour l'environnement et les conditions de travail.

Forte dose de sobriété

Les débats sur cette question vont bon train. D'un côté, certains auteurs, à l'instar de Celia Izoard (*La Ruée minière au XXI^e siècle*, Seuil, 352 pages, 23 euros), rappellent que pour remplacer à l'identique le parc de véhicules thermiques par des électriques, il faudrait extraire une énorme quantité de minerais et ouvrir de très nombreuses mines, et que les ressources globales sont de toute façon insuffisantes. A l'opposé, Cédric Philibert soutient, dans *Pourquoi la voiture électrique est bonne pour le climat* (Les Petits Matins, 208 pages, 20 euros), que les matériaux et minerais critiques existent en quantité suffisante et qu'il est possible d'inventer des mines « responsables » tant du point de vue environnemental que social.

Aucun des deux ne nie que nous aurons besoin d'une forte dose de sobriété, qui devrait nous permettre de réduire la taille du parc et de réserver l'usage du véhicule individuel à certains cas précis, à condition qu'un système alternatif de mobilité douce soit mis en place. Il semble aussi raisonnable d'inciter fortement constructeurs et consommateurs à se concentrer sur la fabrication et l'usage de véhicules légers et financièrement accessibles, et de limiter considérablement la vitesse maximale autorisée sur autoroute, comme l'avait déjà suggéré la convention citoyenne pour le climat en son temps.

Même s'ils sont réalisés en partie par le secteur privé, de tels choix sont éminemment politiques. Bons pour l'environnement, la santé et l'emploi, s'ils permettent de relocaliser une partie de la production de voitures en France et d'y développer les infrastructures de mobilité douce, ils sont de nature à illustrer les avantages de la transition écologique et donc à redonner confiance à nos concitoyens.

Dominique Méda est professeure de sociologie (université Paris Dauphine-PSL) et présidente de l'Institut Veblen