



HAL
open science

Allemagne : Les syndicats, co-acteurs de la transition écologique

Marcus Kahmann

► **To cite this version:**

Marcus Kahmann. Allemagne : Les syndicats, co-acteurs de la transition écologique. Chronique internationale de l'IRES, 2024. hal-04632425

HAL Id: hal-04632425

<https://hal.science/hal-04632425>

Submitted on 2 Jul 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Allemagne. Les syndicats, co-acteurs de la transition écologique

Marcus Kahmann

DANS **CHRONIQUE INTERNATIONALE DE L'IRES** 2023/4 (N° 184), PAGES 43 À 65
ÉDITIONS **I.R.E.S.**

ISSN 1285-087X

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://www.cairn.info/revue-chronique-internationale-de-l-ires-2023-4-page-43.htm>



CAIRN.INFO
MATIÈRES À RÉFLEXION

Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...

Flashez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour I.R.E.S..

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Allemagne

Les syndicats, co-acteurs de la transition écologique

Marcus KAHMANN

Depuis la fin des années 1980, les syndicats sont attachés au projet de « modernisation sociale et écologique ». Ils considèrent toutefois la priorité des enjeux environnementaux de manière variable dans le temps et s'allient avec les employeurs pour défendre certaines industries non soutenables. Mais à la fin des années 2010, les syndicats de l'industrie entament un tournant et soutiennent activement la transformation, en cherchant à peser sur les termes de la reconversion des industries et de leurs métiers. Dans les services publics, l'écologie syndicale est beaucoup moins développée en raison de leur moindre exposition aux pressions émanant des réglementations environnementales.

Since the end of the 1980s, unions have been attached to the "social and ecological modernisation" project. Their prioritisation of environmental issues varies over time, however, and ally themselves with employers to defend certain unsustainable industries. But at the end of the 2010s, industrial unions reached a turning point, actively supporting change, seeking to influence the redevelopment of industries and their professions. In public services, union environmentalism is much less developed due to their lack of exposure to the pressures arising from environmental regulations.

Marcus Kahmann est chercheur à l'Ires

L'Allemagne reste l'un des pays les plus fortement industrialisés, ses exportations industrielles constituant le cœur de son modèle de croissance. À l'image d'autres pays en Europe, elle a connu ces dernières années des mobilisations sociales importantes en faveur du climat. Celles-ci ont pris appui sur les multiples symptômes de la crise climatique et environnementale : températures anormalement élevées, baisse du niveau des nappes phréatiques, inondations, assèchement des fleuves, réduction de la biodiversité, etc. De toute évidence, les politiques publiques se trouvent face à une dynamique climatique et environnementale qui leur échappe, de par sa nature transnationale, mais aussi à cause des résistances émanant de l'industrialisme capitaliste. Un consensus assez large prévaut autour de la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et la consommation des ressources mais de fortes divergences persistent quant à la façon d'agir : suffit-il d'augmenter l'efficacité, c'est-à-dire la capacité à proposer des services et des biens compétitifs à l'impact environnemental réduit, afin de découpler l'exploitation des ressources naturelles et son impact environnemental de la croissance économique (UNEP, 2011) ? Faut-il substituer des ressources renouvelables aux non-renouvelables afin de transformer la base matérielle de la création des richesses ? Ou est-il nécessaire de remettre en question l'impératif capitaliste de croissance et ses modes de vie et de production associés (Wissen, Brand, 2019) ?

Dans le débat sur l'écologie en Allemagne, les syndicats ne jouent pas de rôle important. Ils continuent de miser sur le comportement des consommateurs, les politiques publiques et les innovations et investissements des entreprises dans des

secteurs et produits « verts ». Ils sont souvent perçus comme des freins à la transition écologique. Comme l'a montré la recherche spécialisée (par exemple Galgóczi, 2020 ; Thomas et Dörflinger, 2020 ; Kalt, 2022), il s'agit là, au moins pour l'Europe, d'une simplification excessive. Mais, à cause de l'impact anticipé de la transition écologique en termes de pertes, changements et créations d'emplois, les syndicats n'en ont pas été moteurs non plus. L'exemple de l'industrie automobile allemande, secteur non soutenable mais fortement créateur d'emplois (774 300 au total) souvent de bonne qualité, illustre leur dilemme. Le syndicat IG Metall, favorable à la transition au plan programmatique, y recrute un tiers de ses 2,17 millions d'adhérents, ce qui constitue pour lui une ressource cruciale pour peser sur les régulations sociales dans la métallurgie et rayonner sur l'ensemble du champ syndical et social. Comment s'en passer ? Quelles stratégies pour assurer que la transition ne conduise pas au déclassement social ? D'autres domaines, tels que la machine-outil ou l'industrie électronique, sont plutôt susceptibles de bénéficier de la transition. Le syndicat y est traditionnellement bien représenté, mais il a du mal à percer dans les nouvelles industries environnementales telles que la production d'éoliennes (Nicklich, Helfen, 2018).

Cet article s'intéresse à la façon dont les syndicats naviguent entre ces tensions conceptuelles et structurelles. Quels sont les ressorts identitaires et cognitifs qui soutiennent les orientations et choix des directions syndicales ? Dans quelle historicité s'inscrivent-ils ? De quelle manière les dynamiques sectorielles jouent-elles sur la façon dont les syndicats conçoivent leur action ? Pour répondre à ces questions, le texte

met d'abord en évidence le traitement des défis environnementaux par les politiques publiques en portant la focale sur le défi climatique. Ensuite, il s'intéresse aux revendications et initiatives syndicales en faveur d'une reconversion des entreprises et de leurs métiers, en se centrant sur l'industrie. La dernière partie présente deux cas de mobilisation syndicale, l'un dans la métallurgie et l'autre dans les transports publics, qui donnent à voir deux stratégies distinctes à l'œuvre face aux enjeux environnementaux et sociaux.

Les politiques publiques en faveur du climat et de l'environnement

Le dérèglement climatique impose aux pouvoirs publics des actions fortes pour atteindre les objectifs de décarbonation définis par les normes internationales et européennes. Les défis sont immenses, notamment en matière de politique énergétique, industrielle et des transports. Le gouvernement Scholz vise à maintenir la base industrielle en la transformant en *leader* mondial des technologies dites vertes, mais des obstacles d'ordres divers retardent ce projet.

La politique climatique à la traîne...

En Allemagne, les premières politiques publiques environnementales datent des années 1970. Dès le début, elles sont influencées par des processus internationaux, notamment les conférences sur l'environnement des Nations unies, de même que par l'action communautaire en la matière,

instaurée depuis l'Acte unique européen de 1986. Poussés par une conscience environnementale plutôt élevée de la population et un mouvement écologiste fort, les gouvernements fédéraux sont, depuis les années 1980, précurseurs au plan européen et international en matière de politiques environnementales et climatiques. Leur approche spécifique, centrée sur la normalisation technique, a servi à protéger la compétitivité des entreprises allemandes tout en ouvrant de nouveaux débouchés à l'industrie environnementale en plein essor (Saerbeck, Jörgens, 2021). Les gouvernements fédéraux mobilisent également le niveau européen pour favoriser certains choix technologiques, tels que le développement des carburants de synthèse ou de l'hydrogène. Mais depuis les années 2000, le rôle précurseur de l'Allemagne en Europe est devenu beaucoup plus ambigu, notamment en matière de politique climatique¹. Les gouvernements fédéraux se sont distingués par leurs interventions répétées, notamment en faveur du secteur automobile, visant à empêcher ou à retarder l'adoption de normes européennes plus contraignantes. Cette attitude est d'autant plus significative que le pays produit, à l'échelle de l'Union européenne (UE), un quart des émissions de GES.

La politique climatique nationale connaît une évolution marquante en septembre 2019, avec l'adoption de la loi fédérale de protection du climat (Klimaschutzgesetz). Celle-ci ne résulte pas des ambitions avant-gardistes d'antan, mais traduit les obligations issues de l'accord de Paris de 2015 de maintenir l'augmentation de la température

1. Les politiques publiques climatiques sont restées longtemps une prérogative exclusive du gouvernement fédéral ; les *Länder* et les communes en sont devenus plus tardivement des acteurs. Désormais, la grande majorité des *Länder* possède une législation climatique qui comprend des objectifs de réduction des émissions de CO2 chiffrés et définit l'horizon pour les atteindre. La première « loi climat » régionale date de 2013 et a été votée en Rhénanie du Nord-Westphalie.

moyenne de la planète entre 1,5 et 2° C par rapport aux niveaux préindustriels. La loi prévoit une réduction des émissions de GES de 55 % à l'horizon 2030 et la neutralité carbone² en 2050. Ces objectifs sont intégrés quelques mois plus tard au « Pacte vert pour l'Europe », malgré les réserves émises par douze États membres, dont l'Allemagne ne fait pas partie, qui les jugent insuffisants. La loi de protection du climat décline pour la première fois des objectifs annuels d'émission par secteur (énergie, industrie, transports, bâtiments, agriculture, gestion des déchets). En cas de dépassement, les ministères doivent présenter des programmes d'ajustement immédiat.

Cette loi est révisée en août 2021, critiquée pour la faiblesse de ses mesures par l'Office fédéral de l'environnement et considérée comme anticonstitutionnelle par la Cour de Karlsruhe en avril 2021. Ses objectifs sont alors renforcés et précisés : la réduction des émissions de GES devra atteindre 65 % à l'horizon 2030, puis 88 % d'ici 2040 par rapport à 1990. Désormais, les objectifs sectoriels annuels sont définis aussi pour les années 2031 à 2040 et celui de neutralité carbone est avancé de 5 ans, à 2045³. Le 15 novembre 2023, la Cour de Karlsruhe supprime 60 milliards d'euros de crédit réaffecté à un fonds spécial hors budget pour la transformation de l'industrie et du climat pour atteindre des règles constitutionnelles du « frein à l'endettement ». Les divisions au sein de la coalition à Berlin à son sujet

fragilisent encore le projet de transition⁴. La revendication du FDP (et de la CDU) de suspendre l'augmentation de l'allocation sociale de base (Bürgergeld) prévue pour janvier 2024 pour financer le manque à gagner budgétaire est à même de saper encore davantage la légitimité de la transition écologique aux yeux d'une partie des classes populaires.

... face à l'immensité des défis

La loi climat de 2021 impose l'accélération de la décarbonation. Les défis à relever sont d'autant plus considérables que du temps précieux a été perdu dans la lutte contre le réchauffement climatique. Cela favorise, aussi en Allemagne, un renouveau du débat sur la nécessité de dépasser la stratégie des petits pas menée par le gouvernement fédéral en matière de politique environnementale et de mettre en place une « grande transformation » (WBGU, 2011 ; Brand, Wissen, 2017). L'attention politique dont bénéficie désormais le défi climatique tend à détourner le regard des enjeux environnementaux plus classiques, comme celui de la biodiversité. On peut observer ce déplacement aussi dans les agendas des syndicats.

Comme le montre le tableau 1, l'effort le plus important demandé à l'horizon 2030 par la loi climat de 2021 concerne le secteur de l'énergie (-61 %), qui représente un tiers des émissions de GES en 2020. Depuis son « tournant énergétique » (*Energiewende*) au début des années 2000, l'Allemagne cherche

2. Fait pour un pays de ne pas émettre davantage de CO₂ que ce qu'il absorbe dans les puits de carbone (forêts, sols...).

3. Devant les difficultés des secteurs à atteindre leurs objectifs, la loi fédérale relative à la protection du climat est révisée à nouveau en juin 2023 sous la pression notamment des libéraux du Freie Demokratische Partei (FDP, Parti libéral démocrate). Désormais, l'évaluation annuelle des objectifs climatiques se base sur le volume global des émissions de GES autorisées. Le dépassement du quota sectoriel est alors autorisé, à condition qu'il soit compensé par un autre secteur plus vertueux. De plus, l'obligation de présenter des mesures d'ajustement immédiat est abrogée en cas de dépassement du quota sectoriel.

4. C. Boutelet, « En Allemagne, la Cour constitutionnelle rappelle le gouvernement à l'ordre en matière budgétaire », *Le Monde*, 15 novembre 2023.

Tableau 1 - Objectifs sectoriels d'émission de gaz à effet de serre à l'horizon 2030

En mégatonnes de CO2 (sauf mention contraire)

| | Énergie | Industrie | Bâtiment | Transport | Agriculture | Déchets/ divers | Total |
|--------------------------------------------------|---------|-----------|----------|-----------|-------------|-----------------|-------|
| 2020 (inventaire) | 217,9 | 175,7 | 123,2 | 145,4 | 63,8 | 4,9 | 730,9 |
| 2020 (objectif) | 280 | 186 | 118 | 150 | 70 | 9 | 813 |
| 2030 (objectif) | 108 | 118 | 67 | 85 | 56 | 4 | 438 |
| Objectifs de réduction entre 2020 et 2030 (en %) | -61 | -36 | -43 | -43 | -20 | -55 | -54 |

Source : Office fédéral de l'Environnement (<https://bit.ly/47DcGng>).

à se rendre indépendante des énergies nucléaire et fossiles au profit des énergies renouvelables (Lepesant, 2022). Dans cette perspective, la loi de janvier 2020 programme la fin progressive des centrales à charbon, au plus tard en 2038, dans l'idéal en 2030. Les trois dernières centrales nucléaires sont fermées en avril 2023. Depuis l'invasion russe en Ukraine, la place du gaz comme « technologie transitoire » (*Brückentechnologie*) dans le mix énergétique est cependant fragilisée. La recherche d'approvisionnements alternatifs au gaz russe s'impose comme une priorité et amène le gouvernement à retarder la fermeture de plusieurs centrales à charbon. La pression pesant sur le développement des énergies renouvelables, y compris l'hydrogène « vert », augmente encore dans la mesure où la loi sur les énergies renouvelables de janvier 2023 prévoit d'accroître leur part dans la consommation de l'électricité, pour qu'elle atteigne (au moins) 80 % à l'horizon 2030. De plus, leur part dans la consommation finale doit atteindre 30 % du total de la consommation d'énergie (50 % du chauffage ; 30 % du transport). Ces objectifs

demandent des investissements massifs dans les réseaux et l'infrastructure d'énergie (OECD, 2023). Pour autant, ces dernières années le progrès dans le développement des énergies renouvelables a souffert des lourdeurs administratives, de manque de main-d'œuvre et des blocages politiques.

Les freins à la décarbonation sont très importants aussi dans les autres secteurs. L'industrie, qui génère 23 % du total des émissions de GES au plan national, doit les réduire de 36 % à l'horizon 2030 (tableau 1). Or, depuis leur fort déclin à la fin des années 1990, dû essentiellement à l'effondrement industriel de l'ex-RDA, les émissions de GES ont à peine baissé. Sont particulièrement concernées les industries énergivores, obligées de basculer vers l'énergie électrique ou l'hydrogène. Dans le secteur de transports, qui représente 19 % des émissions de GES, le trafic automobile constitue le plus grand pollueur à l'origine d'environ deux tiers des émissions. Or, depuis 30 ans, son volume a augmenté d'un tiers et celui du transport routier a doublé. Par conséquent, et malgré

les gains d'efficacité des moteurs thermiques, les émissions ont à peine baissé depuis 1990 (Lehndorff, 2022).

Le *monitoring* sectoriel du gouvernement a mis en évidence les difficultés d'adaptation du secteur des transports. En 2021 et 2022, il a échoué, comme celui du bâtiment, à suivre la trajectoire tracée par la loi relative à la protection du climat. En août 2023 encore, le rapport de la Commission d'experts du climat auprès du gouvernement fédéral, chargée du suivi de la mise en œuvre des objectifs de la loi, cible ces deux secteurs comme principaux responsables du dépassement du seuil d'émission de GES prévu pour 2023. Il réclame alors des mesures plus fortes et une approche globale plus cohérente de la politique climatique⁵.

Le gouvernement Scholz mise sur l'innovation technologique pour mener à bien la transformation numérique et écologique

La formation du gouvernement Scholz en janvier 2022, composé d'une coalition entre les socio-démocrates (Sozialdemokratische Partei Deutschlands, SPD), les Verts (Bündnis 90/Die Grünen) et les libéraux (Freie Demokratische Partei, FDP) nourrit l'espoir que ces défis puissent être traités d'une manière plus résolue que sous les précédents gouvernements. Dans la campagne électorale, le réchauffement climatique joue un rôle central, d'où le score historique des Verts au niveau fédéral (14,8 %). Celui-ci leur permet de réclamer le poste de vice-

chancelier pour Robert Habeck, qui occupe aussi le nouveau et très stratégique ministère de l'Économie et de la Protection du climat (BMWK). L'accord gouvernemental donne en effet la priorité à la double transformation, numérique et écologique (Detje *et al.*, 2022)⁶. On peut y déceler une certaine influence syndicale (IG Metall, 2023).

La lutte contre le réchauffement climatique est le principal angle à travers lequel l'action publique environnementale est conçue, en mettant en avant les bénéfices économiques que l'industrie, notamment, pourrait en tirer. L'accord gouvernemental présente ainsi la crise climatique comme une « grande chance pour la modernisation du pays et la production industrielle ». Il mise sur le *leadership* de l'Allemagne dans les technologies dites vertes (batteries, énergies renouvelables, mobilité électrique, hydrogène vert), tout en gardant les orientations habituelles des politiques économiques (*market-leadership*, impératif de croissance, excédents commerciaux, etc.). Le « verdissement » de l'appareil productif devrait garantir au pays le maintien de son rang mondial tout en réduisant les émissions de GES, condition de la préservation de son modèle social. Ni les politiques et régulations sociales, ni les organisations syndicales et patronales n'ont de rôle précis à jouer dans cette transition. Il revient donc essentiellement aux pouvoirs publics de créer des incitations en direction des entreprises et de financer l'infrastructure, technique et de recherche, dans l'objectif de cette double transformation.

5. « Expertenrat kritisiert Klimaschutzprogramm der Ampel als unzureichend », *Die Zeit*, 22. August 2023, <https://bit.ly/3FRxFq7>.

6. Un an et demi après la prise de fonction du gouvernement, le bilan en matière d'action climatique est très mitigé. Le rythme de l'action gouvernementale a augmenté, mais le bond en avant se fait toujours attendre. En témoignent aussi bien le dépassement des seuils d'émission de GES que la timidité des mesures prises, notamment à l'égard des principaux secteurs pollueurs.

Ces idées ne sont pas nouvelles : elles reprennent celles de la « modernisation écologique » (encadré 1), concept clé de l'écologie politique en Allemagne, qui postule, à travers l'idée d'une « croissance durable », qu'une alliance heureuse entre marché et écologie est possible.

Un engagement écologique des syndicats ancien mais fluctuant

Les syndicats commencent à prendre position sur la protection de l'environnement dès les années 1970, mais l'intensité de leur engagement varie en fonction des cycles économiques. Depuis quelque temps, les syndicats de l'industrie s'efforcent de s'affranchir des attitudes ambiguës au profit d'une approche proactive, afin de peser sur la transformation des industries et de leurs métiers.

Un syndicalisme ancré dans la « modernisation sociale et écologique »

Avec 5,64 millions d'adhérents et huit syndicats sectoriels couvrant l'ensemble du marché du travail, le Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB, Confédération allemande des syndicats) est la confédération syndicale de loin la plus puissante d'Allemagne. Ses principes d'organisation assurent, en principe, une représentation unitaire par secteur. Le DGB défend une conception du syndicalisme qui ne se limite pas à la sphère de l'entreprise ou aux sujets en lien avec le travail. Son programme

actuel, qui date de 1996, définit les syndicats comme « des organisations ancrées dans la société, qui ont un mandat politique global (*übergreifender Gestaltungsauftrag*) qu'elles réalisent de concert avec d'autres partis et mouvements sociaux ». De cette conception du syndicalisme comme acteur soucieux de l'intégration sociale découlent aussi ses prises de position récurrentes en matière écologique (Freyssinet, 2022). Celles-ci ne peuvent se limiter ni aux intérêts immédiats des travailleurs émanant de leur situation dans l'entreprise, ni à la dénonciation du désastre environnemental provoqué par l'impératif capitaliste de croissance.

Hampton (2015:45) affirme l'existence d'une affinité entre une identité syndicale tournée vers l'intégration sociale et le concept de modernisation écologique, se distinguant des attitudes écologiques des syndicalismes « d'entreprise » et « de classe⁷ ». Le cas allemand conforte l'hypothèse de Hampton dans la mesure où la pensée écologiste des syndicats est imprégnée d'une version forte de la modernisation écologique, la *sozial-ökologische Modernisierung* (« modernisation sociale et écologique »). Projet plus politique (de centre-gauche) que scientifique, celle-ci naît des travaux sur la modernisation écologique (encadré 1) et joue, dès la fin des années 1980, un rôle crucial dans la formation d'un nouveau discours écologiste au sein du SPD et des syndicats. Elle s'impose aussi au sein du parti des Verts, après la scission avec l'aile gauche d'inspiration éco-socialiste dans les années 1990. La modernisation sociale et écologique trouve sa première réalisation

7. On se réfère ici à la typologie de Hyman (2001). Tandis que le syndicalisme de classe puise son identité dans la lutte contre les employeurs, le syndicalisme d'entreprise se conçoit prioritairement comme un agent économique de négociation des conditions de travail routinières. Hampton (2015) associe respectivement le syndicalisme de classe à la critique marxiste de la transition écologique et le syndicalisme d'entreprise à l'approche néo-libérale de la transition (voir aussi encadré 1).

Encadré 1 - Le concept de modernisation écologique

Le concept analytique, descriptif et normatif de « modernisation écologique » est élaboré par les sciences sociales allemandes dès le milieu des années 1980, avant d'être diffusé dans la sphère scientifique et de la politique internationale (OCDE ; Nations unies ; WWF ; IUCN). À l'époque, il répond au blocage du débat entre critiques (écologistes) et défenseurs de la croissance à la suite du rapport du Club de Rome de 1972 sur les « limites à la croissance » (Krüger, 2013), et à la polarisation de l'opinion quant aux luttes phares du jeune mouvement écologiste contre le nucléaire. Il permet aux politiques publiques et associations écologistes modérées de désamorcer la conflictualité en suggérant la possibilité d'un mouvement conjoint. Dès les années 1990, la modernisation écologique devient une référence centrale de la pensée écologique d'État (Bemmann *et al.*, 2014).

Le concept possède une grande flexibilité, et s'adapte à des intérêts et contextes multiples. Néanmoins, on peut identifier quelques aspects centraux. Dans le découplage visé entre croissance et destruction environnementale, les avancées technologiques jouent un rôle clé, à travers des gains d'efficacité dans la consommation des ressources naturelles et de l'énergie (Huber, 2011). La modernisation écologique postule une adaptation des structures politiques et économiques et des modes de vie aux contraintes écologiques, non leur bouleversement. Le marché et la concurrence sont considérées comme un moyen d'accroître l'éco-efficacité des biens et services, dont l'écologie politique doit se servir.

Du concept de modernisation écologique se distinguent ceux de « transformation écologique et sociale » et d'« économie politique néo-libérale » (Krein, 2020). Les défenseurs de la (grande) transformation appartiennent à des écoles de pensée diverses (écoféminisme, post-croissance, convivialité, etc.) et partagent l'idée que la crise écologique impose, par « désastre » ou par « *design* », des changements sociaux profonds et prolongés. Mais contrairement aux modernisateurs, ils revendiquent comme horizon de la lutte écologiste des rapports sociaux non concurrentiels et non basés sur l'impératif de croissance ainsi qu'un rapport à la nature radicalement altéré. L'économie politique néo-libérale, quant à elle, revendique la supériorité du marché et du commerce international comme réponse à la crise écologique. Celle-ci serait le résultat d'une défaillance du marché mondial qu'il s'agirait de corriger en internalisant les coûts jusque-là externalisés et en créant de nouveaux marchés pour répondre à ces défaillances. Ce concept est potentiellement perméable aux réponses antidémocratiques à la crise écologique, comme la mise en place d'un État d'exception environnemental et de manipulations techno-utopistes de la nature (Adloff, Neckel, 2019).

dans les programmes des gouvernements Schröder (1998-2005), composés d'une coalition entre le SPD et les Verts (Krüger, 2013). D'un point de vue syndical, son attrait principal réside dans la perspective de désamorcer le « dilemme emploi-nature » (Räthzel, Uzzell, 2011) en compensant la suppression d'emplois dans des activités écologiquement inacceptables par la création d'emplois dits verts. Cet argument est toutefois plus recevable pour un syndicalisme organisé sur une base sectorielle comme en Allemagne que pour un syndicalisme de métier.

On peut voir dans la modernisation sociale et écologique une variante (précoce et locale) du concept de « transition juste », popularisé par le syndicalisme au niveau international depuis les années 2000 (Stavis, Felli, 2015 ; Hampton, 2015). À la différence de la « modernisation écologique », elle est sensible aux impacts des politiques environnementales et climatiques en termes de justice sociale, et considère cette dernière comme une condition *sine qua non* de la réussite de la transition. Contre les approches techno-centrées, elle estime que la modernisation écologique doit être guidée par un État « stratège », muni d'ambitions réglementaires et de moyens financiers conséquents afin d'agir de manière proactive dans les secteurs impactés par la transition, y compris au plan social (Hampton, 2018).

Ne réclamant aucune compétence sur les enjeux écologiques *stricto sensu*, les syndicats conçoivent prioritairement leur rôle, dans le cadre de la modernisation sociale et écologique, comme celui d'experts des enjeux de travail en lien avec la transition

et de garants de la justice sociale (*swords of justice*). Les conflits qui peuvent se produire avec d'autres acteurs sociaux et politiques dans les arbitrages entre protection de la nature et de l'emploi portent moins sur le bien-fondé des politiques environnementales et climatiques – elles bénéficient d'un soutien solide et unanime des syndicats du DGB – que sur les horizons temporels nécessaires pour assurer une transition socialement juste. Le rôle recherché par les syndicats est, à côté des pouvoirs publics et en lien avec d'autres acteurs sociaux (patronaux et associatifs), celui d'être co-acteur de la transition – une place qui se justifie selon eux par leur responsabilité dans le processus d'acceptabilité sociale de la transition écologique⁸.

Un engagement syndical corrélé aux cycles économiques

Les premières revendications environnementales du DGB remontent à la mise en place de politiques publiques en lien avec le mouvement écologiste naissant : il adopte en 1972 les premières « Orientations relatives à la protection de l'environnement » et en 1974 un « Programme environnemental » provisoire. En 1982, la protection de l'environnement est pour la première fois intégrée à son programme. Le DGB rencontre alors deux difficultés dans sa recherche d'une identité écologique propre (Hildebrandt, 1992) : le syndicat cherche à enrichir son mandat par des positions écologiques, tout en le délimitant face à d'autres groupes et organisations, notamment écologistes et étatiques. À ce jour, ce processus n'a pas abouti, même si les syndicats reconnaissent leur statut d'acteur écologique de « deuxième rang », derrière

8. Pour une affirmation récente de cette conception, voir la « Charte de transformation » du DGB de 2021 (DGB, 2021 ; Rohde, 2021).

les pouvoirs publics et les associations écologistes. En interne, le fait que le DGB se soit résigné à ce rôle secondaire a pu nourrir très tôt une critique selon laquelle les syndicats « ne font pas assez » pour diffuser leurs revendications auprès de leur base et dans l'espace public.

L'analyse de l'engagement écologique des syndicats depuis les années 1970 suggère une corrélation aux cycles économiques (Hildebrandt, 1992). Lorsque la croissance s'affaiblit dans les années 1970, des syndicats font de la sauvegarde de l'emploi et de la relance économique par l'investissement massif dans l'énergie nucléaire une priorité. Dans les entreprises peuvent alors se former des coalitions entre le conseil d'établissement (*Betriebsrat* ; CE) et le management, afin de s'opposer aux réglementations environnementales restrictives et à la fermeture d'établissements pour raison de nuisances environnementales. Ces coalitions mettent sous pression les syndicats en quête d'une identité écologique. C'est à cette époque que se répand l'idée, notamment dans les mouvements écologistes, que le syndicalisme est trop imbriqué dans les modes de production et de consommation du capitalisme industriel pour en être un acteur de transformation. Dans les syndicats, ces expériences favorisent la prise de conscience des limites d'une approche qui ignore les risques et dégâts causés par la production industrielle à l'extérieur de l'entreprise. Le consensus syndical en faveur de l'énergie nucléaire se fissure après l'accident de Tchernobyl en 1986 tandis que dans les entreprises, les enjeux de santé au travail liés aux pollutions

gagnent en importance. Cela permet à nouveau un rapprochement avec le mouvement écologiste. C'est aussi le moment où le projet de modernisation sociale et écologique prend forme : il entre dans le programme du DGB en tant que stratégie pour « vaincre le chômage et concilier croissance économique et protection de l'environnement » (DGB, 1996:14).

Mais la profonde crise économique qui suit la réunification relègue à nouveau au deuxième plan les enjeux environnementaux et de santé au travail (Pickshaus, 2019), et distendent les liens des syndicats avec les associations écologistes. La vague de restructurations et le chômage de masse permettent au gouvernement Schröder d'imposer à ces derniers, affaiblis par leurs difficultés à gérer leur extension à l'Est, une refonte du modèle social, incarnée par les « lois Hartz ». Pendant la crise de 2009, le gouvernement fédéral adopte, sous la pression conjointe d'IG Metall et du patronat, une « prime à la casse » pour l'achat d'une voiture neuve, vertement critiquée par les associations écologistes. Aux manœuvres européennes du gouvernement et des constructeurs pour édulcorer les normes d'émission applicables aux voitures neuves à moteur thermique⁹, le syndicat refuse de s'opposer. Pour protéger la compétitivité et l'emploi, IG Metall dénonce comme trop ambitieuse la réforme du marché européen des quotas carbone de 2018 et fait pression sur des parlementaires allemands et européens (Thomas, 2021).

Le contexte macroéconomique devient à nouveau favorable dans les années 2010,

9. En 2012, la chancelière Merkel intervient à Bruxelles en faveur des producteurs de voitures à consommation d'essence élevée afin d'infléchir le projet déjà acté sur les futures normes d'émission de GES. Un scénario similaire se produit en 2023 lorsque le gouvernement stupéfie ses partenaires européens en retirant son accord sur le texte sur les émissions de GES. Ce n'est qu'au prix d'un assouplissement de l'interdiction des moteurs thermiques après 2035 que le règlement est sauvé.

marquées par des excédents commerciaux records et une forte réduction du chômage. Dès lors, les syndicats de l'industrie prennent des décisions importantes. En 2018, le syndicat des mines, de la chimie et l'énergie, IG BCE¹⁰, rallie l'objectif des pouvoirs publics de l'abandon progressif des centrales à charbon (Galgoczi, 2020 ; Kalt, 2022). Au même moment, IG Metall souscrit à la stratégie des constructeurs automobiles de passer à l'électrification des moteurs des véhicules. En laissant derrière eux les attitudes ambiguës de protection des secteurs non soutenables et polluants, les syndicats industriels semblent vouloir ouvrir un nouveau chapitre dans leur engagement pour la modernisation écologique et sociale.

Convergences et divergences des syndicats de l'industrie avec les employeurs et le gouvernement

IG BCE et IG Metall assument désormais un soutien « proactif » (Thomas, Dörflinger, 2020) de la transformation de l'industrie et de ses métiers. Le changement le plus significatif est celui d'IG BCE qui abandonne sa position d'opposition et de frein aux politiques de décarbonation au profit d'une approche de transformation de l'industrie chimique (IG BCE, 2019). Dans ce processus de réorientation des syndicats, l'expertise produite par les instituts de recherche environnementale joue un rôle important (Lehndorff, 2022). Elle contribue à détendre les rapports avec les associations écologistes qui, dans le cas d'IG BCE, ont longtemps été dominés par une franche hostilité. Le soutien à la transition se manifeste dans les revendications qu'IG BCE et IG Metall adressent désormais

au gouvernement. Elles révèlent aussi bien des convergences que des divergences avec les employeurs et les pouvoirs publics.

C'est en matière de politique industrielle que le terrain d'entente avec les employeurs est le plus important : IG BCE et IG Metall réclament des investissements publics dans le réseau électrique et les énergies renouvelables, des financements des technologies de pointe et des incitations gouvernementales aux investissements dans les technologies environnementales. Au niveau européen, ils demandent la mise en place de règles stables pour les industries énergivores (par exemple, la protection contre les délocalisations pour des raisons de réglementation d'émissions domestiques moindres ou *carbon leakage*) et la mise en place de tarifs d'électricité unifiés et réduits pour l'industrie. Au niveau de leurs branches, IG BCE et IG Metall s'engagent dans l'élaboration de concepts de transformation concrets. La plateforme Chemistry4Climate par exemple s'efforce de tracer un chemin vers la neutralité carbone des industries pharmaceutique et chimique. Financée par des fonds fédéraux et pilotée par les associations professionnelles et patronales du secteur, IG BCE et des ONG, elle soumet en 2023 aux parties prenantes un ensemble de conclusions et de recommandations pour engager la transformation¹¹.

Sur le terrain social en revanche, les désaccords avec les employeurs dominent très clairement. Prenons l'exemple de la campagne Fairwandel (« transition juste »), menée par IG Metall et qui vise à sauvegarder les activités industrielles allemandes (IG Metall, 2021). Si certaines revendications

10. 580 446 adhérents en 2022, affilié au DGB et à IndustriALL.

11. <https://bit.ly/3N45fgx>.

syndicales sur le tournant énergétique sont partagées par le patronat (mise en place par l'État fédéral d'une infrastructure pour le développement de l'hydrogène et investissements massifs dans les transports en commun pour assurer le « tournant de la mobilité »), d'autres sont loin de faire l'unanimité, qu'elles portent sur le travail (droit à une deuxième formation professionnelle sans perte de revenus ; retraite à 63 ans ; semaine de travail de 4 jours fixée par accord collectif ; création d'un chômage partiel dit de transformation, dédié à la reconversion professionnelle...) ou le respect de normes sociales (aides publiques conditionnées à des engagements de maintien de l'emploi et à des investissements ; marchés publics conditionnés au respect des normes conventionnelles et environnementales).

Les revendications sociales en matière de passation des marchés publics et de droit à la formation professionnelle continue ont trouvé un écho auprès du gouvernement (Bosch, 2023a), notamment avec la mise en place en 2023 d'un chômage partiel dédié à la formation dans les entreprises concernées par des restructurations. Des désaccords profonds persistent toutefois en matière de financement des investissements nécessaires à la transition, chiffrés à 500 milliards d'euros à l'horizon 2030 par les syndicats. Ni la revendication syndicale d'une réforme du « frein à l'endettement public » (Schuldenbremse), ni celle d'une réforme de l'impôt (augmentation de l'impôt sur les grandes fortunes et les bénéfices des entreprises ; allègement fiscal pour les revenus faibles et moyens) ne figurent dans l'accord gouvernemental. L'augmentation massive du budget militaire de l'État à la suite de la guerre en Ukraine, dénoncée par le DGB lors de son congrès en 2022, et la décision de la Cour

de Karlsruhe de novembre 2023 (voir *supra*) ont considérablement réduit les marges budgétaires pour financer la transition.

Des initiatives syndicales pour peser d'une manière proactive sur la transformation

Au-delà de leur cahier revendicatif, les syndicats de l'industrie veulent démontrer leur capacité d'agir et de développer leurs propres propositions. Pour assurer le financement de la transition, IG BCE et l'Institut macroéconomique de la fondation syndicale Hans-Böckler (IMK) prévoient de créer un « Fonds de transformation », doté de 120 milliards d'euros et financé par crédits. Celui-ci doit gérer les participations de l'État fédéral dans les entreprises bénéficiaires du fonds pour développer des technologies, des techniques de production et des produits respectueux du climat. La participation publique doit permettre à l'État de générer des actifs propres et d'assurer l'implication syndicale dans les décisions prises concernant la stratégie des industries clés dans la protection du climat (Bendel, Haipeter, 2022).

L'initiative syndicale la plus porteuse a été jusqu'à présent celle d'IG Metall dans l'automobile. En 2021, le syndicat obtient un financement public de 340 millions d'euros pour la mise en place de réseaux dits « de transformation » dans les régions concernées par la restructuration du secteur (Blöcker, 2022). Ces moyens proviennent du « Fonds de transformation » fédéral de l'industrie automobile, doté d'1 milliard d'euros. Depuis, 27 réseaux de transformation régionaux ont été créés dans les bassins d'emploi concernés. IG Metall ambitionne d'y développer, en collaboration avec d'autres acteurs régionaux (universités, chambres d'industrie et

du commerce, centres de formation, centres de recherche appliquée, agences pour l'emploi, etc.), des stratégies de transformation à travers la production d'expertises économiques, la diffusion d'informations sur les aides publiques et la mise en réseau des initiatives de formation et de reconversion au plan régional. La résistance du patronat à ce type d'initiatives est plutôt faible, mais les expériences passées montrent que l'efficacité de ces réseaux régionaux dépend de conditions exigeantes (Lehndorff, 2022).

La codétermination est un autre moyen par lequel les syndicats de l'industrie cherchent à peser sur la reconversion du secteur et de ses métiers. En 2022, le DGB demande à un groupe de juristes d'élaborer une proposition de refonte de la loi sur les conseils d'établissement (Betriebsverfassungsgesetz) avec pour objectif d'alimenter le projet de réforme du gouvernement¹². L'adaptation du texte de loi, dont les fondements datent des années 1970, aux défis de la transition écologique fait partie du cahier des charges des juristes. La proposition, désormais défendue comme base revendicative par les syndicats, prévoit la création d'un droit de codétermination en matière de planification RH afin de donner aux CE des moyens d'agir plus efficaces en faveur de la sécurité de l'emploi et contre l'intensification du travail. De même, les auteurs réclament un droit de codétermination et d'initiative du CE en matière de formation professionnelle et de sécurisation de l'emploi. Cette proposition ne concerne pas la codétermination au niveau des conseils de surveillance dans les entreprises de plus de 2000 salariés. Sur ce sujet, l'IG BCE a lancé une initiative de réforme législative qui souhaite

restreindre le « double vote » du président en cas de blocage du conseil sur les décisions de délocalisation, de changement de statut juridique, de fermeture de sites et de licenciement collectif par une procédure d'arbitrage obligatoire entre représentants des salariés et des actionnaires.

En attendant une éventuelle réforme de la loi sur les CE, IG Metall a développé une stratégie visant à peser d'une manière proactive sur les reconversions industrielles à travers la négociation collective. Elle traduit un changement dans la culture du syndicat, habitué à gérer les conséquences des décisions managériales (Gerst, 2020). Pour ce faire, le syndicat s'appuie sur les « accords d'entreprise du futur », encadrés depuis 2021 par des conventions de branche régionales également dites « du futur ». Ces dernières prévoient, en cas de restructuration majeure, la consultation du CE par le management, en présence de l'organisation syndicale et patronale de branche. Le dialogue peut aboutir, sur la base d'un diagnostic sur les besoins de changement, à la signature d'un accord d'entreprise « du futur ». La convention mentionne le modèle commercial de l'entreprise, la formation professionnelle, le management du changement et le développement des sites et de l'emploi comme sujets de négociation possibles. La dérogation aux salaires conventionnels est possible à des fins de sauvegarde de l'emploi. Les « accords d'entreprise du futur » ne peuvent toutefois pas être des accords de concession sans contreparties aux salariés et sans participation stratégique des élus (Bosch, 2023b). Le rôle des élus y est stratégique, ce qui pose la question de leur attitude et leurs compétences en lien avec la transition écologique (encadré 2).

12. « Betriebliche Mitbestimmung für das 21. Jahrhundert. Gesetzentwurf für ein modernes Betriebsverfassungsgesetz », DGB, 2022, <https://bit.ly/3SwfOwr>.

Encadré 2 - Les militants d'IG Metall et la transition écologique

Comment les revendications syndicales sont-elles reçues par les militants ? Comment les défis environnementaux et climatiques sont-ils perçus ? L'enquête de Boewe *et alii* (2021), basée sur des entretiens menés avec 36 élus de CE dans 16 établissements de production de moyens de transport (bus, train, automobile ; équipementiers et constructeurs), donne quelques éléments de réponse à ces questions. Elle dresse une image contrastée de la situation qui ne conforte pas l'hypothèse simpliste d'un schisme entre base et sommet.

Les élus interviewés montrent un grand intérêt pour les enjeux sociaux et écologiques de leur production. De plus, ils sont très au fait du potentiel des différentes technologies de propulsion et de leurs applications. Ils questionnent aussi le modèle économique des constructeurs, qui repose sur la vente des grosses cylindrées. Les revendications des mouvements pour le climat, tels que Fridays for Future (voir *infra*), sont connues et débattues dans les collectifs de travail. Quelques élus souhaitent approfondir ce dialogue, tout en se distanciant des méthodes et objectifs de tels mouvements. Des réserves persistent quant à la stratégie industrielle de remplacement du moteur thermique par l'électrique, perçu - à juste titre - comme une réponse simpliste aux défis écologiques. Néanmoins, un consensus existe sur l'impossibilité d'un retour en arrière. Il se combine avec une attitude très favorable au développement des transports en commun, même si les élus syndiqués doutent de la volonté politique aux niveaux national, régional et communal de mettre en place une offre adaptée. Ces derniers pointent aussi l'existence de courants climato-sceptiques parmi les salariés. Les plus politisés réclament le retour au moteur thermique, mais ces voix seraient (très) minoritaires (voir aussi Sittel *et al.*, 2022).

L'enquête est intéressante aussi parce qu'elle renseigne sur le regard que portent les élus sur la stratégie d'IG Metall dans la transition. Les revendications de leur syndicat sont peu connues par les interviewés. Loin de s'en désintéresser, ils expriment le besoin d'être « mieux informés » et de « participer davantage » aux débats ayant lieu aux échelons régional et central du syndicat. Plusieurs élus réclament la mise en place d'un réseau d'experts indépendants du patronat, à même de favoriser le développement de connaissances et points de vue indépendants de ceux des directions. Ces résultats confortent l'idée de l'expertise comme ressource cruciale dans le cadre de stratégies syndicales visant à peser sur les reconversions menées par les entreprises (Pulignano *et al.*, 2023).

Deux exemples de mobilisation récente dans le domaine des mobilités

Cette dernière partie présente deux cas récents de mobilisation syndicale, l'une chez un équipementier automobile, l'autre

dans les transports publics. Le domaine des mobilités se situe au carrefour des secteurs « gagnants » et « à risque » dans la transition écologique (Kaltenborn, 2021). Les cas développés ici illustrent la façon dont l'appartenance sectorielle et en particulier la prévalence du dilemme emploi-nature

différencie les réponses syndicales aux défis sociaux liés à la transition. Tandis que dans l'automobile, le syndicat négocie des protections de l'emploi et la participation des élus aux projets de reconversion industrielle, dans les transports en commun l'action du syndicat est impulsée par le mouvement pour le climat et la revendication porte sur l'amélioration des conditions de travail.

Protéger l'emploi dans la transformation de l'automobile : le cas de Musashi

La transformation de l'industrie automobile s'est accélérée depuis les années 2010 et encore plus depuis 2020, sous la pression de la réglementation environnementale européenne et de l'évolution du marché. Elle est guidée par le modèle d'une voiture électrique, partagée et automatisée (Blöcker, 2022). Beaucoup d'emplois dans l'automobile sont de bonne qualité en termes de garanties collectives puisqu'ils se trouvent dans la métallurgie, secteur dans lequel les institutions du modèle social allemand (négociation collective de branche, codétermination dans les entreprises) et ses acteurs collectifs (syndicaux et patronaux) sont assez bien préservés. Pour les travailleurs affectés par les restructurations, les risques sont importants, notamment en termes de revenus, dès lors que des emplois de qualité peuvent être remplacés par des emplois de qualité moindre. En cas de dévalorisation de leur qualification, il est probable qu'ils rencontrent, sans formation complémentaire, des difficultés à occuper des emplois équivalents (Bosch, 2023a ; Barreto *et al.*, 2023).

Dans l'automobile, les directions peuvent être tentées de répondre aux difficultés

d'adaptation par l'abaissement des normes sociales et le recours à des délocalisations. Un cas illustratif de ces conflits sociaux est celui de l'équipementier japonais Musashi, qui dispose de six sites en Allemagne produisant des comes et des anneaux pour les boîtes de vitesse¹³. En janvier 2022, le management allemand réclame aux salariés de renoncer aux bonus, augmentations salariales conventionnelles et primes de congés payés et de fin d'année pour les trois ans à venir. À ce titre, l'entreprise demande de pouvoir déroger à la convention collective de la métallurgie pour difficultés économiques. Ces dernières sont réelles : le carnet de commandes est plein, mais les marges sont très faibles. Aux yeux des salariés, la faute revient à une organisation du travail défailante et à l'absence d'une stratégie de transformation : en fonction du site, de 60 à 80 % des produits ne sont utiles que dans la production de véhicules à moteurs thermiques, en perte de vitesse. En contrepartie des concessions demandées, le management refuse de donner des garanties d'emploi.

Comparés aux salariés d'autres équipementiers de deuxième ou troisième rang, ceux de Musashi disposent d'un avantage stratégique : tous les sites du groupe sont dotés de conseils d'établissement et les salariés sont rompus à l'exercice des grèves d'avertissement. Un premier défi consiste à rétablir la confiance entre les sites et à l'égard d'IG Metall, dont l'image a été abîmée en raison d'un plan social négocié au moment de la crise économique de 2009. Lors d'une réunion des élus des six CE au centre de formation du syndicat, ils réclament la négociation, par le syndicat, d'un accord collectif (*Sozialtarifvertrag*) qui garantit

13. « IG Metall erstellt eigene Forderungen », DGB, 8. März 2022, <https://bit.ly/474KrNL> ; *Zukunft durch Widerstand*, DGB, September 2022, <https://bit.ly/3suFYoG>.

l'emploi à l'horizon 2030 aux conditions fixées par la convention de branche, sans fermeture de sites. Ils choisissent cet instrument pour des raisons tactiques, puisque le *Sozialtarifvertrag* leur permet de se mettre en grève. Celle-ci est redoutée par la direction qui craint de devoir verser à ses clients (Volvo, Volkswagen, Daimler Trucks, etc.) des pénalités contractuelles de retard résultant d'un arrêt de la production.

Les négociations entamées au mois de mars avec la commission de négociation présidée par IG Metall n'avancent pas. Dès lors, les salariés enchaînent plusieurs grèves d'avertissement, accompagnées par des manifestations et des réunions d'information en direction des salariés. Alors que la production de quelques clients de Musashi est menacée d'arrêt, la direction cède par crainte de perdre ses marchés européens. Le 2 mai 2022, un « accord du futur » est conclu, qui combine mesures de protection de l'emploi et perspectives de reconversion industrielle. Les licenciements pour motif économique des membres du syndicat sont interdits jusqu'à fin 2025. À l'horizon 2030, Musashi garantit 1 312 des quelque 2 000 emplois. La réduction des effectifs doit se faire à l'aide d'un dispositif avantageux de temps partiel pour les salariés âgés (*Altersteilzeit*). L'employeur s'engage aussi à rester, à l'horizon 2030, adhérent à l'organisation patronale, donc à continuer à appliquer la convention collective de la métallurgie. Le maintien des différents sites du groupe est également assuré jusqu'en 2030 et des projets d'investissement y sont esquissés. L'accord assure aussi la participation, sur chaque site et au niveau intersites, des salariés au nouveau « comité de pilotage », chargé d'élaborer des propositions de transformation et d'investissement. En contrepartie de ce garanties,

les salariés acceptent des réductions de salaire, beaucoup moins importantes que prévu (report des augmentations salariales, « prime de transformation » annuelle retenue par l'employeur jusqu'en 2027 à des fins de sécurisation de l'emploi).

Des « accords du futur » sont aussi conclus par d'autres équipementiers automobiles, souvent après des conflits sociaux comme chez Musashi (Bosch, 2023b). Certains d'entre eux garantissent aux salariés une participation précoce à la définition des orientations économiques et stratégiques face au changement, le plus souvent en présence d'IG Metall (par exemple Bosch Mobility ; Schaeffler AG). Des concessions sociales (salaires, emploi, temps de travail) sont régulièrement échangées contre des garanties d'emploi, la mise en place d'un fonds d'investissement et des formations. Dans quelques accords, IG Metall parvient à négocier des ressources de formation et d'information pour ses militants et élus. Des enquêtes doivent être menées pour confirmer si les « accords du futur » permettent aux élus de peser effectivement sur la transformation de leurs entreprises.

La campagne « Nous conduisons ensemble » de ver.di et Fridays for Future dans les transports publics

La transition écologique ne pose pas aux transports publics des défis sociaux de transformation comparables à ceux de l'automobile, en tout cas à court terme. Les préoccupations syndicales portent ici plutôt sur la détérioration du statut social des agents et les difficultés de recrutement, provoquées par les politiques publiques néolibérales. Depuis l'ouverture à la concurrence du transport public à la fin des années 1990,

le secteur a perdu un tiers de ses emplois. Afin d'empêcher les privatisations, les garanties contenues dans les conventions collectives ont été érodées : les salaires du secteur sont donc relativement faibles tandis que le travail est souvent difficile (travail posté, manque de personnel, nombreuses heures supplémentaires, arrêts maladie...). Ces conditions de travail et d'emploi représentent un frein au projet gouvernemental (sous-financé) de développer des transports publics (« tournant de la mobilité »). À l'horizon 2030, 100 000 nouveaux travailleurs doivent être embauchés pour maintenir le volume du trafic et 70 000 salariés additionnels sont nécessaires pour le doubler. Les pénuries de main-d'œuvre sont désormais considérées comme un défi stratégique par les employeurs du secteur.

C'est dans ce contexte que se produit, à partir de 2019, un rapprochement entre la branche des transports publics de ver.di¹⁴, et Fridays for Future (FFF), mouvement de jeunes en faveur du climat très populaire en Allemagne. Cette alliance se manifeste surtout durant la campagne conjointe « Conduisons ensemble ! », menée pour la première fois en 2020 à l'occasion de la négociation collective dans les transports publics et issue d'un travail méticuleux de préparation (Kaiser, 2022). La campagne est le résultat d'un débat stratégique au sein de FFF sur la suite à donner aux grandes manifestations de rue et dans les écoles contre la loi sur la protection du climat de 2019 (Lucht, Liebig, 2022). Tandis que les uns souhaitent s'engager davantage dans les partis politiques, d'autres misent plutôt sur la désobéissance civile. D'autres encore mettent au centre la question sociale, visant à provoquer un

« tournant travail » dans le mouvement climatique et un « tournant climatique » dans les syndicats (Kaiser, 2022). Portés par la conviction que le mouvement pour le climat a besoin d'un ancrage populaire, ces militants créent en 2019 le groupe de travail « dialogue syndical » qui invite tous les syndicats du DGB à des pourparlers. L'écho le plus fort provient des responsables du secteur de transports de ver.di. C'est au cours de ces discussions préliminaires qu'est élaboré l'argumentaire de convergence entre causes sociale et écologique qui portera la campagne. Selon lui, l'amélioration des salaires et des conditions de travail renforce l'attractivité des transports publics auprès des travailleurs et des utilisateurs, condition indispensable pour limiter l'usage des véhicules individuels. À travers la mobilisation, il s'agit aussi de convaincre les pouvoirs publics d'accorder un financement pérenne au secteur.

Au printemps 2020, des alliances entre des travailleurs des transports publics et les jeunes militants de FFF se forment ainsi dans plus de 30 villes. Un plan de coordination national entre les deux organisations permet, malgré les restrictions liées à la crise sanitaire, de coordonner pendant plusieurs mois des actions autour de la revendication syndicale centrale d'une unification des conventions collectives, fragmentées en plusieurs régions, et de l'amélioration des conditions de travail. En septembre 2020, des grèves d'avertissement sont initiées par ver.di, auxquelles les jeunes de FFF participent en organisant des manifestations, en tenant des stands et en soutenant les grévistes. L'alliance échoue à imposer une convention nationale unifiée, mais

14. Syndicat des services publics et privés qui dénombre 185 000 adhérents ; affilié au DGB.

la mobilisation est considérée comme un succès par les deux parties pour son côté innovant, d'autant plus qu'elle implique deux mouvements distincts de par leur culture militante et leurs caractéristiques sociales (Lucht, Liebig, 2023). La responsable syndicale de la campagne estime ainsi que « l'alliance a permis de parler à l'opinion publique et d'élever le débat autour du tournant de la mobilité et de ses aspects sociaux. Cela s'est fait sentir dans les négociations dans lesquelles nous avons réussi à obtenir, malgré de lourdes pertes de recettes [des pouvoirs publics] dues à la pandémie, des améliorations de salaire et de conditions de travail très importantes » (Ball, 2022:8). L'alliance se reproduira à l'occasion de la négociation collective dans les transports publics en 2024, pour laquelle FFF et ver.di ont déjà commencé à mobiliser.

Conclusion

La multiplication des manifestations du dérèglement climatique et l'élaboration de scénarios futurs par les scientifiques ont contribué à la mise à l'agenda politique du réchauffement climatique, en particulier depuis l'accord de Paris de 2015. S'en est suivi une dynamique de renforcement de l'action publique pour protéger le climat, comme le montrent les itérations de la loi sur la protection du climat. Celle-ci est accompagnée, d'un côté, par la résurgence d'une critique sociale et académique qui souligne la nécessité de dépasser les politiques des « petits pas » au bénéfice d'une « grande transformation » et, d'un autre, par une revigoration des forces négationnistes qui capitalisent politiquement sur les conflits sociaux que génère la transition. Les blocages actuels autour de la mise en œuvre de la politique climatique montrent l'ampleur des contradictions qui

existent au sein même du camp de la modernisation écologique.

Les syndicats de l'industrie ont participé à cette dynamique initiale en développant, à la fin des années 2010, une approche proactive de soutien à la transition qui veut laisser derrière elle quelques ambiguïtés du passé. Elle traduit la volonté d'agir, aux côtés des pouvoirs publics et du management, sur les termes dans lesquels se produit la reconversion des industries et de leurs métiers. La revendication de ce rôle réactualise les exigences d'approfondissement de la démocratie sociale et peut entraîner des conflits lourds, en particulier avec le patronat, comme le montre le cas de Musashi. Afin de renforcer et d'institutionnaliser ce rôle, les syndicats de l'industrie ont développé des initiatives à différentes échelles (« réseaux de transformation » régionaux, conventions et accords « du futur », « fonds de transformation », réformes de la codétermination). La solidité de ces réponses syndicales doit encore faire ses preuves face aux difficultés des politiques publiques climatiques et à la dégradation à venir de la conjoncture. Le risque de reléguer à nouveau les enjeux écologiques, par exemple au profit de la transformation numérique, est réel. Le discours récent des syndicats de l'industrie sur la double transformation qui « fusionne » ces deux aspects distincts pointe ce risque.

Moins directement touché par les évolutions réglementaires et leurs répercussions sur l'emploi, le secteur public et son syndicalisme évoluent à l'ombre des transformations du secteur industriel. Le manque de mobilisation et de réflexion syndicale forte peut étonner compte tenu du rôle crucial que les services publics sont amenés à jouer dans

la transition écologique. Pour évoluer, son syndicalisme semble avoir besoin de davantage d'impulsions extérieures. C'est ce que suggère la campagne de ver.di avec Fridays for Future dans les transports publics, qui montre que de nouvelles alliances, parfois pensées comme contre-nature, peuvent donner lieu à de nouvelles formes d'action mariant originalité et succès. Celles-ci auront toutes leur place dans une « écologie des travailleurs et travailleuses » encore à développer.

Sources :

- Adloff F., Neckel S. (2019), « Modernisierung, Transformation oder Kontrolle? Die Zukünfte der Nachhaltigkeit », in Dörre K., Rosa H., Becker K., Bose S., Seyd B. (eds.), *Große Transformation ? Zur Zukunft moderner Gesellschaften*, Wiesbaden, Springer, p. 167-180, https://doi.org/10.1007/978-3-658-25947-1_8.
- Ball M. (2022), « Vorwort », in Liebig S., Lucht K. (eds.), *Fahren wir zusammen? Die öko-soziale Allianz von ver.di und Fridays for Future im ÖPNV*, Hamburg, VSA, p. 7-9.
- Barreto C., Grundke R., Krill Z. (2023), « The costs of job loss in carbon-intensive sectors: Evidence from Germany », *OECD Economics Department Working Papers*, n° 1774, November 6, <https://doi.org/10.1787/6f636d3b-en>.
- Bemann M., Metzger B., von Detten R. (eds.) (2014), *Ökologische Modernisierung: Zur Geschichte und Gegenwart eines Konzepts in Umweltpolitik und Sozialwissenschaften*, Frankfurt am Main, Campus.
- Bendel A., Haipeter T. (2022), « Die chemische Industrie zwischen Globalisierung und Industriepolitik », *Studie 5/2022*, Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin, <https://bit.ly/47maOhY>.
- Blöcker A. (2022), « Die Automobilindustrie: Es geht um mehr als den Antrieb », *Studie 12/2022*, Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin, <https://bit.ly/3QUf1ny>.
- Boewe J., Krull S., Schulten J. (2021), « E-Mobilität – Ist das die Lösung? » *Eine Befragung von Beschäftigten zum sozial-ökologischen Umbau der Autoindustrie*, Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin, <https://bit.ly/3u1QdkE>.
- Bosch G. (2023a), « Employment policy for a just transition – the example of Germany », *Transfer*, p. 1-17, <https://doi.org/10.1177/10242589231188680>.
- Bosch G. (2023b), « Revitalisierung der Sozialpartnerschaft in der Transformation », *DIW-Vierteljahresheft*, 4/2023, à paraître.
- Brand U., Wissen M. (2017), *Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus*, München, Oekom.
- Detje R., Kronauer M., Sauer D., Schumann M. (2022), « Trägt das Fortschrittsversprechen? Das Programm der Ampelkoalition », *WSI-Mitteilungen*, vol. 75, n° 4, p. 267-276, <https://doi.org/10.5771/0342-300X-2022-4-267>.
- DGB (1996), *Grundsatzprogramm des Deutschen Gewerkschaftsbundes*, November, <https://bit.ly/474rz1n>.
- DGB (2021), *Bundestagswahl 2021: Transformation gestalten (25/2021)*, 19. August, <https://bit.ly/3FV1Igl>.

- Freyssinet J. (2022), « Royaume-Uni : les syndicats face au défi de la “révolution verte” », *Chronique internationale de l’IRES*, n° 177, mars, p. 54-68, https://ires.fr/wp-content/uploads/2023/01/C177_RU_1.pdf.
- Galgóczi B. (2020), « Just transition on the ground: Challenges and opportunities for social dialogue », *European Journal of Industrial Relations*, vol. 26, n° 4, p. 367-382, <https://doi.org/10.1177/0959680120951704>.
- Gerst D. (2020), « Geschäftsmodelle mitentwickeln – ein neues Handlungsfeld der Betriebsräte », *WSI-Mitteilungen*, vol. 73, n° 4, p. 295-299, <https://doi.org/10.5771/0342-300X-2020-4-295>.
- Hampton P. (2015), *Workers and Trade Unions for Climate Solidarity: Tackling Climate Change in a Neoliberal World*, Abingdon, Routledge.
- Hampton P. (2018), « Trade unions and climate politics: Prisoners of neoliberalism or swords of climate justice? », *Globalizations*, vol. 15, n° 4, p. 470-486, <https://doi.org/10.1080/14747731.2018.1454673>.
- Hildebrandt E. (1992), « Umweltschutz und Mitbestimmung », in Steger U., Prätorius G. (eds.), *Handbuch des Umweltmanagements: Anforderungs- und Leistungsprofile von Unternehmen und Gesellschaft*, München, Beck, p. 343-373.
- Huber J. (2011), « Ökologische Modernisierung und Umweltinnovation », in Gross M. (ed.), *Handbuch Umweltsoziologie*, Wiesbaden, VSA, p. 279-302.
- Hyman R. (2001), *Understanding European Trade Unionism: Between Market, Class and Society*, London, Sage.
- IG BCE (2019), *Gerechte Energiewende : Sieben Thesen zur Herausforderungen und Chancen aus industriegewerkschaftlicher Sicht*, Arbeit und Umwelt, Stiftung der IG BCE, Januar, <https://bit.ly/3StOnDs>.
- IG Metall (2021), #Fairwandel. *Deutschland muss Industrieland bleiben*, 8. Oktober, <https://bit.ly/47MEFk8>.
- IG Metall (2023), *Fairwandel nur mit uns. Geschäftsbericht 2019-2022*, Oktober, <https://bit.ly/3QOtBwZ>.
- Kaiser J. (2022), « Wir fahren zusammen. Die Allianz von Fridays for Future und ver.di im Bereich Nahverkehr als Exempel ökologischer Klassenpolitik », in Dörre K., Holzschuh M., Köster J., Sittel J. (eds.), *Abschied von Kohle und Auto? Sozial-ökologische Transformationskonflikte um Energie und Mobilität*, Frankfurt am Main, Campus.
- Kalt T. (2022), « Agents of transition or defenders of the status quo? Trade union strategies in green transitions », *Journal of Industrial Relations*, vol. 64, n° 4, p. 499-521, <https://doi.org/10.1177/00221856211051794>.

- Kaltenborn B. (2021), « Auswirkungen der ökologischen Transformation: Beschäftigungseffekte des Klimaschutzes in Deutschland », *Working Paper*, n° 231, https://www.boeckler.de/de/faust-detail.htm?sync_id=HBS-008185.
- Kreinin H. (2020), *Typologies of « Just Transitions »: Towards Social-Ecological Transformation*, WU Working Paper, WU Vienna, <http://www.beigewum.at/kurswechsel/jahresprogramm-2020/heft-12020-climate-change-and-beyond/>.
- Krüger T. (2013), « Das Hegemonieprojekt der ökologischen Modernisierung », *Leviathan*, vol. 41, n° 3, p. 422-456.
- Lehndorff S. (2022), « Auf dem Weg zur Klimaneutralen Industrie? Was läuft, wo es hakt, worauf es jetzt ankommt », *Studie 10/2022*, Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin, Mai, <https://bit.ly/3MC2xP6>.
- Lepesant G. (2022), « Vers une transition énergétique allemande adossée aux énergies renouvelables et au gaz ? », *Allemagne d'aujourd'hui*, n° 239, p. 89-99, <https://doi.org/10.3917/all.239.0089>.
- Lucht K., Liebig S. (2023), « Sozial-ökologische Bündnisse als Antwort auf Transformationskonflikte? Die Kampagne von ver.di und Fridays for Future im ÖPNV », *PROKLA*, vol. 53, n° 1, p. 15-33, <https://doi.org/10.32387/prokla.v53i210.2037>.
- Nicklich M., Helfen M. (2018), « Trade union renewal and “organizing from below” in Germany: Institutional constraints, strategic dilemmas and organizational tensions », *European Journal of Industrial Relations*, vol. 25, n° 1, p. 57-73, <https://doi.org/10.1177/0959680117752000>.
- OECD (2023), *OECD Environmental Performance Reviews: Germany*, Paris, <https://doi.org/10.1787/f26da7da-en>.
- Pickshaus K. (2019), « Gute Arbeit und Ökologie der Arbeit. Kontextbedingungen und Strategieprobleme », *WSI-Mitteilungen*, vol. 72, n° 1, p. 52-58, <https://doi.org/10.5771/0342-300X-2019-1-52>.
- Pulignano V., Hauptmeier M., Frans D. (2023), « Determinants of union strategies towards the twin digital and green transitions in the German and Belgian automotive industry », *Transfer*, vol. 29, n° 1, p. 121-138, <https://doi.org/10.1177/10242589231158066>.
- Rätzl N., Uzzell D. (2011), « Trade unions and climate change: The jobs versus environment dilemma », *Global Environmental Change*, vol. 21, n° 4, p. 1215-1223, <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2011.07.010>.
- Rohde J.-P. (2021), *La transformation sociale-écologique en Allemagne. Propositions des syndicats allemands*, Paris, Friedrich-Ebert Stiftung, décembre, <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/paris/18694.pdf>.

- Saerbeck B., Jörgens H. (2021), « Deutsche Interessen und Prioritäten in der europäischen Umweltpolitik », in Böttger K., Jopp M. (eds.), *Handbuch zur deutschen Europapolitik*, Baden-Baden, Nomos, p. 351-364.
- Sittel J., Dörre K., Ehrlich M., Engel T., Holzschuh M. (2022), « Vor der Transformation. Der Mobilitätskonflikt in der Thüringer Auto- und Zulieferindustrie », in Dörre K., Holzschuh M., Köster J., Sittel J. (eds.), *Abschied von Kohle und Auto? Sozial-ökologische Transformationskonflikte um Energie und Mobilität*, Frankfurt am Main, Campus, p. 129-180.
- Stevis D., Felli R. (2015), « Global labour unions and just transition to a green economy », *International Environmental Agreements*, n° 15, p. 29-43, <https://doi.org/10.1007/s10784-014-9266-1>.
- Thomas A. (2021), « “Heart of steel”: How trade unions lobby the European Union over emissions trading », *Environmental Politics*, vol. 30, n° 7, p. 1217-1236, <https://doi.org/10.1080/09644016.2021.1871812>.
- Thomas A., Dörflinger N. (2020), « Climate change mitigation: Between opposition, hedging and support », *European Journal of Industrial Relations*, vol. 26, n° 4, p. 383-399, <https://doi.org/10.1177/09596801209517>.
- UNEP (2011), *Decoupling: Natural Resource Use and Environmental Impacts from Economic Growth*, February 22, <https://bit.ly/481VHuu>.
- WBGU (2011), *Welt im Wandel : Gesellschaftsvertrag für eine große Transformation*, Berlin, <https://bit.ly/3sC919L>.
- Wissen M., Brand U. (2019), « Working-class environmentalism und sozial-ökologische Transformation. Widersprüche der imperialen Lebensweise », *WSI-Mitteilungen*, vol. 72, n° 1, p. 39-47, <https://doi.org/10.5771/0342-300X-2019-1-39>.