

---

# Changer de paradigme : la justice sociale comme prérequis au développement durable

---

Christophe Degryse et  
Philippe Pochet

---

**Working Paper 2009.02**

**etui.**

---

# Changer de paradigme: la justice sociale comme prérequis au développement durable

---

Christophe Degryse et  
Philippe Pochet

---

**Working Paper 2009.02**  
**institut syndical européen**

Christophe Degryse est journaliste et collaborateur de l'Observatoire social européen (OSE), Bruxelles. Philippe Pochet est directeur général de l'Institut syndical européen (ETUI), Bruxelles.

Bruxelles, 2009

© Editeur: ETUI aisbl, Bruxelles

Tous droits de reproduction réservés

Impression: Imprimerie de l'ETUI, Bruxelles

D/2009/10.574/03

ISSN 1994-4446 (version imprimée)

ISSN 1994-4454 (version électronique)

L'ETUI bénéficie du soutien financier de la Communauté européenne. La Communauté européenne ne peut être tenue responsable de l'utilisation qui pourrait être faite de l'information contenue dans cette publication.

# Table des matières

Introduction .....	5
1. Cadre d'analyse.....	7
2. La stratégie européenne de développement durable.....	13
2.1. Le paquet Énergie/climat.....	16
3. Changer d'approche .....	21
3.1. Pacte de stabilité et de croissance .....	23
3.2. Fiscalité.....	23
3.3. Politique des transports.....	25
3.4. Production, distribution et consommation durables.....	26
3.5. Restructurations et politique industrielle .....	28
3.6. Emploi et politiques sociales.....	29
3.7. Aspects externes .....	31
Pistes de réflexion pour l'avenir .....	33
Références.....	36
Annexe 1 .....	39
Annexe 2 .....	41
ETUI Discussion and Working Papers.....	43



## Introduction<sup>1</sup>

L'approfondissement de la connaissance du dérèglement climatique via les rapports de l'IPCC (*Intergovernmental Panel on Climate Change*), en particulier en 2007, a contribué à forger un large consensus international sur les causes humaines et les impacts à venir de ce dérèglement (IPCC, 2007). Selon l'IPCC, sans politique sérieuse de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, l'augmentation de la température globale serait de 1,1 °C à 6,4 °C selon les scénarios en 2100. Le niveau moyen des mers augmenterait de 18 à 59 cm (par effets de fonte des glaces et de dilatation des océans). Les régimes de précipitations seraient aussi affectés (davantage de sécheresse et de pluie).

Ce consensus sur les causes est beaucoup moins large sur les responsabilités et les moyens à mettre en œuvre pour lutter contre le réchauffement climatique, et le prix à payer. Le problème du réchauffement climatique est en particulier lié à l'accumulation et au « stockage » de longue date de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère (van Ypersele, 2008). Ceci implique la responsabilité historique des pays industrialisés dans ce phénomène, comme le reconnaît la convention-cadre des Nations unies<sup>2</sup>.

L'objectif est de limiter l'augmentation à 2 degrés. C'est sur cette base qu'ont été construits les objectifs pour les négociations post-2012. Pour y arriver, le Rapport Stern (2007) a été le premier rapport d'envergure à quantifier le coût pour rester dans cette limite (environ 1 % du PIB par an) en le comparant au coût de l'inaction (5 % du PIB par an).

L'Union européenne a proclamé vouloir prendre le *leadership* dans ce domaine (Conseil européen 2007) et mettre en œuvre une politique ambitieuse pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 20 à 30 % (en cas d'accord international) d'ici 2020. Certains gouvernements, tel le gouvernement britannique, ont fait de cette question un enjeu central dans l'agenda politique tandis que d'autres, l'Italie par exemple, restent à la traîne. La crise climatique n'est qu'un aspect d'une crise écologique plus générale qui touche l'eau (Gauthier et Fellous 2008), les forêts, la pêche, la biodiversité... (Brown 2007).

---

1. Nous remercions Sophie Dupressoir, Maria Jepsen et Anne Panneels pour leurs commentaires et suggestions.

2. United Nations Framework Convention on Climate Change

Elle s'accompagne d'une transition démographique inégale selon les pays (comparons par exemple la Chine qui connaîtra un pic de 1,5 milliard d'habitants et l'Inde qui pourrait atteindre 2 milliards d'habitants en 2100, les deux ont environ 1,3 milliard d'habitants aujourd'hui) transition qui influencera les différents scénarios (les 6 scénarios sur le changement climatique de l'IPCC ont tous une dimension démographique). Entre aujourd'hui et 2050, la Terre comptera 3 milliards d'habitants supplémentaires.

La crise financière et la crise économique qui s'ensuit révèlent les choix qui s'offrent à nous en matière de modèles économiques et de directions politiques à prendre. Pour certains, la crise est temporaire et ne devrait pas affecter sérieusement le paradigme libéral dominant (d'aucuns plaident même pour son renforcement). D'autres pensent que quelques régulations *ad hoc* et une accélération/changement de technologie devraient suffire à surmonter cette période (c'est ce que nous appellerons dans les paragraphes qui suivent le « Gaia capitalisme »). Enfin, il y a ceux qui pensent que la crise du système est profonde et qu'elle constitue une opportunité pour mettre en avant un changement de paradigme associant développement durable et justice sociale<sup>3</sup>. Nous situant parmi ce dernier groupe, notre thèse est que sans le souci de justice sociale les changements comportementaux liés à la crise écologique ne seront pas soutenables.

Dans les lignes qui suivent, nous commencerons par expliciter le cadre d'analyse ici proposé. Nous examinerons ensuite la Stratégie de développement durable (SDD) actuelle de l'Union et les propositions en termes d'énergie et de climat. Nous tenterons de montrer que la mise en œuvre et l'application concrète de ces objectifs nécessitent plus que de simples ajustements aux politiques communautaires et nationales, mais appellent à changer de paradigme. Nous mettrons enfin en évidence les enjeux sectoriels dans sept domaines spécifiques. En conclusion, nous développerons des pistes de réflexion afin de repenser les enjeux pour l'avenir. Notre ambition dans ce *Working Paper* n'est pas de couvrir de façon exhaustive ou même partielle tous les éléments de ce débat extrêmement complexe, mais de fournir des éléments de réflexion structurés visant à construire un vrai débat sur les liens entre les dimensions sociales et environnementales.

---

3. Il est intéressant de noter qu'une série d'auteurs influents et à succès se sont emparé du thème par exemple Friedman, journaliste reconnu du *New York Times* (La terre perd la boule, 2009) ou sur la question de l'eau (Eric Orsena L'avenir de l'eau, précis de mondialisation II).

## 1. Cadre d'analyse

Pour faire face aux enjeux du réchauffement climatique, il ne s'agit pas seulement de procéder à quelques adaptations techniques de nos modes de production et de consommation — par exemple des voitures plus pauvres en carbone. Il s'agit de repenser en profondeur notre mode de croissance — par exemple les modes de transport —, et donc l'éventail des politiques actuellement mises en œuvre au service de ce développement. C'est donc un changement sociétal qu'il faut, dès maintenant, anticiper. Si la technologie peut et va jouer un rôle important dans la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (pour l'état des technologies actuelles et quasi prêtes dans différents secteurs, voir annexe 1, IPCC 2007), il serait illusoire de penser qu'elle pourra résoudre à elle seule la question environnementale. D'autant que la réflexion n'en est qu'à ses balbutiements sur les droits de propriété liés aux innovations environnementales et les conditions d'une diffusion large et accessible aux pays/groupes les plus pauvres de ces innovations qui, pour être efficaces, devraient être considérées comme des biens publics et non uniquement comme une source de profits privés.

Dans son dernier rapport, l'IPCC s'est intéressé aux instruments et politiques pour atténuer le changement climatique (voir annexe 2) . Il en distingue huit:

1. les réglementations et les normes;
2. les taxes et les redevances;
3. les permis négociables;
4. les incitations financières;
5. les accords volontaires entre industriels et gouvernements;
6. les instruments d'informations;
7. la recherche et le développement;
8. les possibilités liées aux politiques non directement liées au climat.

Et de noter (IPCC 2007: 765) « *there are a number of non climate national policies that can have an important influence on the GHG emissions. These include policies focussing on poverty, land use and land use change, energy supply and security, international trade, air pollution, structural reforms and population policies* ».

C'est bien cette approche globale directe et indirecte qui soutient notre réflexion. Les enjeux ne sont pas seulement sectoriels (production d'énergie, transports, bâtiment, industrie, agriculture, sylviculture, gestion des déchets, pour reprendre les catégories utilisées par l'IPCC), ou en termes d'instruments



comme énumérés ci-devant, mais bien en termes de politiques globales et de cohérence d'ensemble. C'est aussi autour de grandes thématiques que la CES et les ONG sociales et environnementales structurent leurs réflexions communes pour la prochaine Commission (2009-2014)<sup>4</sup>.

Dans cette perspective, on ne peut manquer de constater l'absence, ou à tout le moins la faiblesse des réflexions systémiques intégrant les dimensions sociales et environnementales du développement durable. Pensons en particulier aux effets sur l'emploi, sur les politiques sociales et sur la protection sociale d'une rupture avec notre mode actuel de production et de consommation. De manière fragmentaire, certains aspects des relations entre environnement et politique de l'emploi (Commission européenne 2005c; Syndex/Wuppertal Institute/ISTAS sur le changement climatique et l'emploi 2007), protection sociale (Mira D'Ercole et Salvini 2003; Gough 2008), politique sociale (OECD 2006 ; Pye *et al.* 2008) ont été explorés.

Le changement climatique peut être considéré comme un nouveau risque social qui affectera diversement les régions et les groupes sociaux (Gough 2008). On le sait, selon les projections actuelles, il affectera particulièrement l'Afrique qui est également le continent qui a le moins contribué au réchauffement climatique. Dans ce cadre, l'aspect général de lutte contre la pauvreté a été souvent mis en évidence en liant les actions contre les changements climatiques avec une aide au développement accrue (notamment l'éducation) (Mira D'Ercole et Salvini 2003; Brown 2007). Cet aspect est relativement peu abordé dans ce document. L'approche est beaucoup plus floue quand on aborde les enjeux sociaux dans les pays développés ou en transition, ce qui est l'objet principal de notre réflexion.

Sans équité sociale intra- et intergénérationnelle, il n'y aura pas de consensus pour modifier les comportements. En même temps, ce consensus n'est pas acquis mais à construire. C'est bien dans la question d'une relative équivalence entre le court et le long terme que l'on peut modifier les comportements. Comme le soulignent Fitoussi et Laurent (2008:66), « les relations entre générations ne sont pas si simples que l'on puisse faire l'hypothèse d'un altruisme généralisé. Il est cependant un domaine où le bien-être des générations présentes et celui des générations futures peuvent être considérés comme davantage complémentaires que substituables et c'est celui de la justice sociale. Si cette dernière n'est pas une condition suffisante, elle semble, à tout le moins, une condition nécessaire à l'altruisme intergénérationnel ».

On touche là à un aspect fondamental de la cohésion sociale, car les inégalités environnementales et sociales se renforcent mutuellement. Selon une étude

---

4. Les thèmes sont au nombre de 10: 1. Climate, energy and natural resource use 2. Public procurement and investment 3. new indicators beyond the GDP 4. Sustainable consumption and quality of life 5. Green and decent jobs 6. mobility and housing 7. Trade and development 8. Major EU budgets and programmes 9. Territorial cohesion, rural development, agriculture and biodiversity 10. Participatory democracy.

commanditée par la Commission, trois aspects sont interreliés. Tout d'abord, en termes absolus, les déciles les plus riches contribuent davantage aux émissions de CO<sub>2</sub>, les déciles les moins favorisés sont davantage touchés par les dégradations de l'environnement, et enfin les projets de taxation sont généralement régressifs, pesant plus sur les ménages ou personnes les plus pauvres (Pye *et al.* 2008).

Mais il faut élargir la réflexion pour s'interroger sur l'acceptabilité sociale du changement. Actuellement, plus de 72 millions de citoyens européens vivent dans la pauvreté et le fossé entre riches et pauvres ne cesse de s'élargir; 15 % des travailleurs européens, soit environ un sur sept, touchent un salaire mensuel inférieur à 60 % du salaire médian national, autrement dit, sont des travailleurs pauvres<sup>5</sup>. Dans tous les pays de l'UE, l'écart de rémunération entre dirigeants de grandes sociétés et salariés moyens s'est considérablement élargi (Krugman 2008). Qui plus est, ces écarts se sont creusés dans une période où les salaires représentent une part décroissante du produit intérieur brut de la plupart des pays de l'UE ; où les augmentations de salaire ont peine à suivre le rythme de l'inflation et ne suivent pas le rythme de la croissance économique dans de nombreux nouveaux États membres. Les réflexions sur la justice sociale et le développement durable sont donc intimement interreliées.

L'intégration de ces deux dimensions implique de redessiner les politiques. Ceci peut contribuer, en ayant un nouvel angle d'attaque, à ouvrir des perspectives intéressantes d'un point de vue progressiste. Comme le souligne Meadowcroft (2008) « *By responding to problems related to climate change social policy may be able to advance other objectives related to welfare and equity. Just as some analysts talk of policy response to climate change representing an "economic opportunity agenda" (rather than just an economic cost agenda), so it can also be considered a "social opportunity agenda". [...] Rather than seeing climate change policy as a distraction from urgent social issues (ageing, growing income inequities, immigration, and so on) those in social policy area should see it as an emerging reality which opens up possibilities for change in places which have proven resistant* ». Le débat sur le changement climatique est donc aussi une fenêtre d'opportunité pour la question sociale.

Le réchauffement climatique entraîne une modification de l'agenda politique à moyen et long terme. Même en réduisant radicalement les émissions actuelles, l'inertie du système climatique continuera à produire des conséquences dans les décennies à venir (IPCC 2007). Il faut donc opérer des changements structurels à un rythme sans précédent dans l'histoire de l'évolution humaine dans une période de temps relativement courte, ce qui pose des problèmes tant pour l'adoption de nouvelles technologies que de nouveaux comportements. Comme toujours dans les périodes d'incertitude et

---

5. <http://www.eurofound.europa.eu/eiro/2002/08/study/tno208103s.htm>.

de préparation des agendas, le rôle des idées devient plus manifeste. Comment penser cette transition vers une économie pauvre en carbone ?

Notre réflexion se centre essentiellement sur le niveau européen auquel deux stratégies — celle de Lisbonne (en voie de renouvellement) et celle du développement durable (SDD, voir ci-dessous) — sont en compétition pour donner la direction du futur (Begg 2008). La stratégie européenne de développement durable actuelle englobe timidement des objectifs sociaux: santé publique, lutte contre l'exclusion sociale et pauvreté dans le monde. Selon nous, il faut aller plus loin dans ce sens, et inscrire l'agenda social non pas comme une branche supplémentaire de la Stratégie de Lisbonne, mais comme l'élément fondateur de la stratégie de développement durable renouvelée. En cohérence avec cette nouvelle intégration, il faut adapter le paradigme économique sur deux éléments:

- pour relever les défis qui se posent à l'Union, c'est sur des politiques de coopération qu'il faut désormais compter, et non plus exclusivement sur la politique de concurrence. L'agenda de Lisbonne est aujourd'hui basé sur un programme dérégulateur de mise en concurrence des économies et des législations pour accroître, selon cette approche, l'efficacité globale du système économique (voir le numéro spécial de *Transfer*, 2009/1). À l'opposé d'économies concurrentielles compétitives, ce sont des économies coopératives et durables qui nous feront relever les défis du dérèglement climatique et de ses implications sociales;
- alors que Lisbonne est une stratégie à court (3 ans) ou moyen terme (10 ans), la stratégie du développement durable se déploie sur le moyen et le long terme. Il faut donc changer de temporalité. La communauté scientifique a acquis ces dernières années une connaissance assez précise de ce qui nous attend en termes de changement climatique et de ses conséquences sur l'activité humaine à long terme. Il est encore temps de contrôler ces changements, affirment les scientifiques. Mais pour cela, il faut que les politiques économiques voient plus loin que le court ou moyen terme<sup>6</sup>.

Pour réaliser ce changement de paradigme, nous avons besoin d'acteurs et de nouvelles alliances. Actuellement, deux groupes — « sociaux » et « écologiques » — se croisent (Cornut *et al.* 2007) et parfois s'entrecroisent (voir par exemple la déclaration conjointe de la CES, du Bureau européen de l'environnement et de la plate-forme des ONG pour le Conseil européen de mars 2004, ou le travail en commun pour influencer l'agenda de la Commission européenne 2009-2014)<sup>7</sup>, mais souvent encore s'ignorent. De

---

6. La question du temps implique également une réflexion sur la financiarisation de l'économie et la gouvernance d'entreprise. Cela nécessite par exemple de revoir les normes comptables et financières (qui favorisent la valorisation à court terme au détriment de stratégie à moyen terme).

7. [www.etuc.org/a/985](http://www.etuc.org/a/985); [www.springalliance.eu](http://www.springalliance.eu)

nombreuses organisations non gouvernementales, associations et groupes divers se mobilisent depuis longtemps déjà sur les questions environnementales. De même, dans le cadre du dialogue social européen, le thème du changement climatique est à l'agenda du prochain programme d'action entre la CES, BusinessEurope et le CEEP. Les *green jobs* sont également au centre des réflexions (le Comité de l'emploi s'attelle d'ailleurs à en définir l'agenda et les contenus possibles) (voir également ci-dessous).

Il est possible de trouver des terrains d'entente, mais il est aussi essentiel de baliser les lieux et thèmes de conflits, en particulier entre les objectifs de réduction du CO<sub>2</sub> et les reconversions industrielles. Nier les conflits potentiels et réels reviendrait à ne pas vouloir mettre réellement en œuvre les réductions programmées. Le conflit et surtout les recherches de solutions montrent que la question du changement climatique est devenue une réelle question politique et stratégique, et non plus un simple discours général et faussement consensuel.

Le risque est donc que les enjeux du développement social et environnemental continuent à être dissociés. Or dans ce cas, la SDD pourrait ne contribuer au mieux qu'à l'adaptation du capitalisme (un « capitalisme vert » ou un « Gaia capitalisme »), où l'enjeu se limiterait finalement à remporter des parts de marché grâce aux innovations technologiques vertes, comme le reflète déjà la lecture de quelques grands journaux financiers. C'est l'approche soutenue par le cabinet de consultant McKinsey dans son analyse détaillée des solutions techniques pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> qui part du principe de ne pas changer les modes de vie (McKinsey 2009). De grands groupes bancaires tentent aussi, déjà, de « saisir cette opportunité » : une publication de la Deutsche Bank Group titre « Investing in Climate Change 2009, necessity and opportunity in turbulent time »<sup>8</sup>. Nous sommes au cœur de l'opposition entre une durabilité faible et forte. Comme le synthétise François Mancebo (2008: 57): « Dans la durabilité forte, le progrès s'exprime par le déploiement des potentialités humaines plutôt que par un accroissement matériel. Dans la durabilité faible, il se concrétise dans l'idée que l'innovation technologique permettra de créer les conditions de substitution parfaite entre capital naturel et construit ».

---

8. C'est le cas aussi du plan de relance de la Commission (Commission européenne 2008d) qui met la question du climat au centre de l'action à mener, mais dont la lecture attentive des propositions montre qu'il s'agit encore d'un objectif complémentaire à d'autres jugés plus essentiels (équilibre budgétaire, compétitivité, respect des règles de la BCE...). Ceci étant, au-delà d'un discours rigide introductif, la BCE montre plus de souplesse dans son action.



## 2. La Stratégie européenne de développement durable

Dans les paragraphes qui suivent, nous présentons brièvement la stratégie de développement durable telle que mise en place par l'UE. C'est au travers d'un renouvellement de cette stratégie et de celle de Lisbonne qu'un objectif général central d'une économie durable pauvre en carbone peut être articulé au niveau européen pour 2020 et les décennies qui suivent. Ensuite, nous synthétisons les éléments-clés de l'accord énergie/climat adopté récemment.

Depuis le rapport Brundtland de 1987, le débat environnemental s'est développé au plan international (Sommet de Rio de 1992, agenda 21) et européen. Le traité d'Amsterdam (1997) mentionne le développement durable en tant que politique transversale de l'UE. Il faut toutefois attendre juin 2001 pour que les chefs d'État et de gouvernement adoptent, lors du Conseil européen de Göteborg, une première Stratégie de développement durable (SDD) pour l'UE (Conseil européen 2001). Cette décision part du constat que si les tendances qui menacent la qualité de vie future ne sont pas inversées, elles entraîneront une forte augmentation des coûts à charge de la société et/ou deviendront irréversibles. Le principe de base de la stratégie vise à examiner d'une manière coordonnée les conséquences économiques, sociales et environnementales de toutes les politiques, et d'en tenir compte dans les décisions.

La SDD devait compléter la Stratégie de Lisbonne, dont elle constitue l'un des trois éléments clés, avec les réformes économiques et l'emploi (Commission européenne 2001). Au départ, cette stratégie porte sur quatre grands axes : transports écologiquement viables, santé publique, gestion des ressources naturelles, et changement climatique. Elle est complétée, lors du Conseil européen de Barcelone, par un volet externe en vue du Sommet mondial sur le développement durable de Johannesburg (2002). Des indicateurs sont élaborés afin de permettre aux États membres et aux institutions européennes de se référer à des balises communes dans la mise en œuvre de leurs actions et la poursuite de leurs objectifs, mais aucun ne relie les dimensions environnementales et sociales (Pye *et al.* 2008).

Depuis 2001, le contexte a fortement évolué (meilleure connaissance du dérèglement climatique, élargissement de l'UE aux pays d'Europe centrale et orientale, à Chypre et à Malte). Ceci a amené la Commission à réexaminer le contenu de la SDD en février 2005 (Commission européenne 2005). Ce réexamen a abouti à la définition par les chefs d'État et de gouvernement d'objectifs clés et de principes directeurs des politiques européennes (Présidence 2005). Les objectifs clés sont :

- Protection de l'environnement: préserver la capacité de la Terre à favoriser la vie dans toute sa diversité, respecter les limites des ressources naturelles de la planète et garantir un niveau élevé de protection et d'amélioration de la qualité de l'environnement. Prévenir et réduire la pollution de l'environnement et promouvoir des modes de production et de consommation durables afin de briser le lien entre croissance économique et dégradation de l'environnement.
- Équité sociale et cohésion: promouvoir une société démocratique, saine, sûre et juste, fondée sur l'intégration sociale et la cohésion, qui respecte les droits fondamentaux et la diversité culturelle, assure l'égalité entre hommes et femmes et combat la discrimination sous toutes ses formes.
- Prospérité économique: promouvoir une économie prospère, novatrice, riche en connaissances, compétitive et éco-efficace, garante d'un niveau de vie élevé, de plein-emploi et de qualité du travail dans toute l'Union européenne.
- Assumer nos responsabilités internationales: encourager la mise en place, dans le monde entier, d'institutions démocratiques reposant sur la paix, la sécurité et la liberté, et défendre la stabilité de ces institutions. Promouvoir activement le développement durable à travers le monde et veiller à ce que les politiques intérieures et extérieures de l'UE soient compatibles avec le développement durable global et avec ses engagements internationaux.

Dans le prolongement de ce processus de renouvellement de la SDD, la Commission a adopté, le 13 décembre 2005, une « Plate-forme d'action » qui définit les principaux domaines à promouvoir dans l'UE et les États membres (Commission européenne 2005) et qui a donné lieu à l'adoption par le Conseil européen de juin 2006 de la deuxième SDD 2005-2010.

En introduction de ce document, les chefs d'État et de gouvernement reconnaissent que « le principal défi est de modifier progressivement nos modes de consommation et de production actuels, qui ne sont pas durables, ainsi que la manière cloisonnée d'élaborer les politiques » (Conseil européen, 2007).

La nouvelle SDD 2005-2010 s'articule autour de sept grands objectifs. Deux sont généraux (changement climatique, conservation des ressources naturelles) mais interrogent les politiques, essentiellement de l'énergie, de l'agriculture, de la pêche. Deux autres sont liés à des initiatives spécifiques: transport, consommation et production. Et enfin, trois sont « sociaux »: santé publique, inclusion sociale et lutte contre la pauvreté dans le monde. La poursuite de ces objectifs se fait au travers d'une palette d'instruments allant du législatif à la diplomatie internationale en passant par la fiscalité, la recherche-développement, mais sans que l'on sache parfois exactement quelle stratégie sera mise en œuvre pour atteindre quels objectifs (par exemple lorsqu'il est question de « dissociation de la croissance économique et de la demande de transport »). Voici ces sept objectifs 2005-2010:

**1. Changement climatique et énergie propre:** freiner le changement climatique ainsi que son coût et ses effets néfastes pour la société et l'environnement (réduction des émissions de gaz à effets de serre, préparer l'après Kyoto, etc.)

**2. Transport durable:** veiller à ce que les systèmes de transport répondent aux besoins environnementaux et socioéconomiques de la société tout en minimisant leurs incidences dommageables sur l'économie, la société et l'environnement (consommation d'énergie, dissociation de la croissance économique et de la demande de transport, rééquilibrage modal, services publics de transport, tarification des infrastructures, etc.)

**3. Consommation et production durables:** promouvoir des modes de production et de consommation durables (performance environnementale et sociale pour les produits et les procédés de fabrication, marchés publics écologiques, technologies environnementales et éco-innovations, etc.)

**4. Conservation et gestion des ressources naturelles:** améliorer la gestion et éviter la surexploitation des ressources naturelles, en reconnaissant la valeur des services éco-systémiques (biodiversité, réutilisation et recyclage, politique agricole commune, politique commune de la pêche, etc.)

**5. Santé publique:** promouvoir une santé publique de qualité sans discriminations et améliorer la protection contre les menaces pour la santé (maladies chroniques, substances chimiques, législations en matière d'alimentation humaine et animale, etc.)

**6. Inclusion sociale, démographie et migration:** créer une société fondée sur l'inclusion sociale en tenant compte de la solidarité entre les générations et au sein de celles-ci, et garantir et accroître la qualité de vie des citoyens en tant que condition préalable au bien-être individuel durable (réduire la pauvreté, moderniser la protection sociale, emploi des jeunes, lutte contre le décrochage scolaire, services sociaux, politique d'immigration, etc.)

**7. Pauvreté dans le monde et défis en matière de développement durable:** promouvoir activement le développement durable à travers le monde et veiller à ce que les politiques internes et externes de l'UE soient compatibles avec le développement durable mondial et avec les engagements internationaux qu'elle a souscrits (aide publique au développement, promotion du développement durable dans le contexte des négociations au sein de l'OMC, etc.).

La SDD définit ensuite l'éducation et la formation, ainsi que la recherche-développement comme mesures intersectorielles contribuant à la société de la connaissance. Enfin, elle souligne le rôle des financements et des instruments économiques pour parvenir à réaliser ses objectifs.

En ce qui concerne la mise en œuvre, le contrôle et le suivi, la SDD prévoit que la Commission présentera tous les deux ans — à compter de septembre 2007 —



un rapport de situation sur sa mise en œuvre. Une amélioration des indicateurs de développement durable est également prévue, ainsi qu'une réévaluation complète de la stratégie d'ici 2011 au plus tard.

En février 2008, une première évaluation de la nouvelle SDD est réalisée par un consultant externe (ECORYS 2008). Ce dernier constate que si les sept thèmes de la SDD peuvent être considérés comme égaux en importance, dans la réalité, ils se concurrencent. Ainsi, l'objectif clé « équité sociale et cohésion » semble déjà perdre du terrain. De même, les questions de consommation et de production durable, ainsi que de santé publique, semblent prendre plus de temps pour monter en importance. D'autres priorités telles que la gestion et la conservation des ressources naturelles ou le transport durable demeurent essentielles mais semblent faire l'objet de peu d'initiatives politiques de grande ampleur. Par ailleurs, le développement durable n'est pas encore *mainstreamé* dans l'ensemble des politiques communautaires. Et c'est sans doute le cœur du problème de la SDD actuelle.

## 2.1. Le paquet Énergie/climat

Si la politique de développement durable constitue le cadre général d'action, les aspects liés directement au changement climatique se retrouvent essentiellement dans ce qu'on appelle en jargon européen le paquet Énergie/climat.

Nous n'entrerons pas dans les détails techniques, ni ne reviendrons sur la mise en œuvre de Kyoto. Rappelons simplement que les pays européens avaient privilégié le marché et les permis de droits d'émissions comme étant la solution la moins coûteuse (le marché devait permettre de favoriser les solutions les moins chères en termes d'adaptation et de réduction d'émissions)<sup>9</sup>. Cela signifie aussi que le coût pourrait aller croissant une fois les adaptations les plus simples réalisées.

Le paquet Énergie/climat, présenté par la Commission européenne le 23 janvier 2008 (Commission européenne 2008a), constitue l'un des dossiers les plus emblématiques de l'attitude européenne en matière de développement durable: volonté indéniable d'apparaître comme le chef de file mondial de la lutte contre le réchauffement climatique, tout en préservant la compétitivité de l'industrie lourde et en évitant d'engager des changements structurels (sur les *modes* de transport, les *modes* de production agricole, les *modes* de consommation d'énergie, etc.). Le Conseil européen s'est entendu sur ce paquet énergie/climat les 11 et 12 décembre 2008. Le Parlement européen lui a donné, avec une rapidité inhabituelle, son feu vert le 17 décembre 2008. Dans les lignes qui suivent, nous résumons le contenu, complexe puisque résultant de

---

9. L'effondrement des prix de l'équivalent tonne carbone montre que le marché a ici aussi des défaillances.

multiples compromis entre États membres et entre secteurs industriels, de ce paquet, et en tentons une première évaluation globale.

L'une des grandes difficultés pour atteindre un compromis sur ce paquet provient de la diversité des enjeux selon le type d'industrie: grandes industries énergétiques, industrie manufacturière, petites installations industrielles, agriculture, secteurs soumis ou non à la concurrence internationale, secteurs « délocalisables » ou non, transports routiers et maritimes, bâtiment, services... Chaque État membre a donc fait ses comptes en fonction des grandes tendances de sa structure propre de production (par exemple l'Allemagne et l'importance de son industrie lourde, la Pologne et ses centrales électriques au charbon, la France et son agriculture, etc.). De leur côté, les secteurs industriels se sont organisés au niveau européen pour faire prévaloir leurs intérêts spécifiques (la sidérurgie, l'automobile, l'énergie, etc.). Enfin, il a fallu trouver de subtils équilibres pour un partage équilibré du « fardeau » entre États membres. Ce processus complexe de négociation n'est pas propre au paquet Énergie/climat, mais est le propre de la négociation européenne; du fait que ce paquet couvre l'ensemble de l'activité économique européenne, la complexité a été démultipliée.

Le paquet Énergie/climat vise à ce que l'UE atteigne d'ici 2020 l'objectif des « 3 fois 20 », c'est-à-dire une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre dans l'industrie par rapport à 1990 (10 % dans les secteurs non industriels tels que le logement, les transports et l'agriculture); une amélioration de 20 % de l'efficacité énergétique; une part de 20 % d'énergies renouvelables dans sa consommation d'énergie. Tout en ne prévoyant finalement pas de mesures contraignantes pour l'amélioration de 20% de l'efficacité énergétique. Il intègre aussi de nouveaux secteurs: aluminium, chimie de base, transport aérien...

Pour atteindre ces objectifs, le « paquet » contient les éléments suivants:

- une directive sur la révision du système européen de droits d'échange d'émissions de gaz à effet de serre pour les secteurs énergétique et manufacturier. Ce système plafonne le niveau global des émissions autorisées et permet aux industriels, dans cette limite, d'acheter et de vendre des quotas, selon leurs besoins. L'objectif est celui d'une réduction de 21 %. Il s'agit de passer de systèmes nationaux qui avaient parfois des différences notables à un système unifié européen. Il s'agit donc d'une rupture radicale avec les pratiques précédentes.
- une décision qui répartit les efforts entre États membres en termes de réduction de CO<sub>2</sub> en ce qui concerne les autres secteurs (transports routiers, bâtiment, services, agriculture, déchets et petites installations industrielles), chaque État membre devra atteindre, d'ici 2020, son propre objectif de réduction d'émissions. L'objectif est ici de réduire les émissions de 10 %.
- une directive sur la capture et le stockage de carbone, qui vise à équiper les centrales énergétiques pour capter le CO<sub>2</sub> en sous-sol (ceci concerne

principalement le charbon). Les États membres investiront dans ces nouvelles technologies qui ne sont toujours qu'à l'état de projet;

- une directive sur le développement des énergies renouvelables (provenant de l'hydroélectrique, du solaire, de l'éolien, de la biomasse ou des sources géothermiques), qui doit permettre de faire passer à 20 % leur part dans la consommation énergétique de l'UE en 2020;
- une directive sur la promotion des biocarburants, pour obtenir des carburants produisant moins de gaz à effet de serre (– 6 % pour le cycle de production).

Notons que de nombreuses questions liées à la mise en œuvre de ce paquet sont renvoyées à des Comités et que différents actes législatifs restent à être adoptés.

Il faut aussi noter que ce paquet est adopté un an avant la conférence des Nations Unies sur le changement climatique (7-18 décembre 2009 à Copenhague) visant à mettre d'accord les 187 pays signataires de la Convention sur le climat sur l'après-Kyoto (qui arrive à échéance en 2012). Le paquet énergie-climat est donc aussi un instrument politique dont se dote l'UE pour apparaître comme chef de file dans ces négociations. En ce qui concerne la réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, l'UE s'est d'ailleurs dit prête à la porter à 30 % si les autres pays signataires de la Convention accroissent leurs propres efforts de réduction.

Ainsi, en ce qui concerne les industries énergétiques et manufacturières, le paquet prévoit que jusqu'en 2013, la grande majorité des droits d'émission de gaz à effet de serre et de CO<sub>2</sub> sera allouée gratuitement. Après 2013, un système d'enchère intégral s'appliquera mais avec de nombreuses exceptions. Des droits d'émission gratuits seront alloués aux industries énergivores exposées aux délocalisations, tant qu'un accord international satisfaisant n'aura pas été trouvé. Seuls 20 % des quotas créés<sup>10</sup> seront mis aux enchères (le reste étant gratuit), entre les autres industries à partir de 2013, puis 70 % en 2020, et 100 % en 2027. Par ailleurs, un mécanisme financier de solidarité devant bénéficier aux pays les moins riches de l'UE a été adopté. 12 % de l'enveloppe des quotas sera ainsi répartie à titre gratuit entre pays d'Europe pour lesquels ce système sera particulièrement coûteux (la plupart des PECO mais aussi un pays comme la Belgique en seront bénéficiaires). Les 88 % restant seront distribués aux 27 en fonction des émissions de 2005.

Notre évaluation en première analyse: le paquet constitue une « prouesse » technique et politique. Deux avancées sont indéniables: à partir de 2013, la majorité des producteurs d'énergie devront payer pour leurs émissions

---

**10.** Un « quota » est le droit d'émettre une tonne de dioxyde de carbone ou de tout autre gaz à effet de serre d'effet équivalent au cours d'une période spécifiée.

polluantes; par ailleurs, dès 2020, l'UE devra satisfaire 20 % de ses besoins énergétiques à partir de sources renouvelables. Mais ce paquet pêche par deux aspects interreliés: d'une part, le manque d'ambition liée aux concessions faites à certains secteurs industriels, lesquels, d'autre part, ne paraissent pas prêts à envisager de modèles alternatifs de développement. En d'autres termes: que produit-on, comment le produit-on et, surtout, pourquoi le produit-on ?

De manière plus générale, un premier bilan de la SDD esquisse donc la perspective de l'émergence d'un capitalisme vert, c'est-à-dire s'adaptant autant que faire se peut aux nouvelles exigences écologiques et climatiques. Une perspective dans laquelle n'apparaissent que de manière marginale les enjeux de solidarité inter- et intragénérationnelle, de cohésion sociale et territoriale dans des sociétés précarisées, de travail décent, d'intégration.



### 3. Changer d'approche

Une réflexion sur la prise en compte des enjeux du développement durable et des défis majeurs qui se posent aujourd'hui s'articule selon nous autour de trois grands axes:

- la mise en place d'instruments de régulation (légaux, fiscaux et incitatifs) du comportement des acteurs économiques et financiers;
- une réflexion portant sur les modes de production, de distribution et de consommation qui promeuvent des solutions structurelles;
- une réflexion globale (et non territoriale) visant le développement d'un modèle de relations coopératives avec les pays tiers tant sur le plan de la diplomatie que du commerce, des transferts technologiques, de la coopération et des flux migratoires (pour le développement de ces questions, voir Bilan social de l'UE 2007).

Ces trois défis posent des questions structurelles et de long terme. Ils appellent de la part de l'Union une réponse nouvelle. Il s'agit en effet de fonder une stratégie qui impose le développement durable comme grille d'analyse de toutes les initiatives et politiques de l'Union.

Si la SDD 2005-2010 peut donner l'impression d'avoir conscience de cette nécessité, elle est par contre encore en continuelle concurrence avec les partisans d'une Stratégie de Lisbonne centrée prioritairement sur la compétitivité (Begg 2008). Certes, dans ses objectifs clés, la SDD devait compléter Lisbonne (Conseil européen 2001). Mais cela n'a jamais été le cas et les points d'équilibre du compromis fondateur de Lisbonne ont été rompus, notamment par le rapport Kok (2004) préconisant le recentrage de la stratégie sur les objectifs de croissance économique. La compétitivité était devenue — et demeure encore aux yeux de certains — l'unique grille de lecture, de laquelle est censée découler le social et l'environnemental: « nous avons besoin d'une économie dynamique pour nourrir des ambitions de plus grande ampleur dans le domaine social et celui de l'environnement » (Commission européenne 2005a: 4).

Force est de constater que ce cercle vertueux n'existe pas. Il est erroné de croire que la croissance économique alimente spontanément ambitions sociales et amélioration de l'environnement (voir Reich 2007, Stiglitz, Aglietta et Rebérioux 2004, Peyrelevade 2005, etc.). Cette croissance, fondée sur les gains

de productivité, la concurrence entre et au sein des entreprises, entre régions, pays et continents, la dérégulation, la flexibilité d'une main-d'œuvre à moindre coût, l'ingénierie financière et le tourisme fiscal, ne peut constituer la base d'une réorientation d'objectifs vers un développement durable, faible en carbone.

C'est pourquoi l'UE doit entrer dans ce nouveau paradigme: ce n'est plus la croissance qui crée de l'environnement et du social, mais c'est la protection de l'environnement au sens large et la promotion de la cohésion sociale qui créent une société durable.

Un autre paradigme implique aussi d'autres indicateurs qui reflètent une autre façon de penser. Le PIB n'est pas un indicateur pertinent de développement durable. Un pays qui déboise l'ensemble de son territoire ou met les enfants au travail plutôt que de les envoyer à l'école fait augmenter son PIB. En novembre 2007, la Commission, le Parlement européen, l'OCDE, le Club de Rome et le WWF se sont penchés, lors d'une conférence, sur l'« Au delà du PIB » (IP/07/1718, 19/11/07). Mesurer le progrès, la richesse et le bien-être des nations doit désormais prendre en compte la réduction des émissions de carbone, la préservation de la biodiversité, l'utilisation rationnelle des ressources, la cohésion sociale. Des indicateurs alternatifs ont été mis au point ces dernières années, qui intègrent des aspects tels que l'accumulation de richesses à long terme (richesses naturelles, richesse économique et richesse sociale), l'espérance de vie, le taux d'alphabétisation, le niveau d'éducation et l'incidence négative de la pollution et de la dégradation des ressources. Cependant, ces indicateurs ne sont pas homogènes et leur usage n'est pas généralisé. L'UE travaille à la mise au point d'un indicateur qui permettrait de mesurer le progrès en matière de protection de l'environnement et qui utiliserait en outre un système comptable intégré et d'autres sous-indicateurs pour améliorer l'élaboration des politiques. Une première version devrait être opérationnelle en 2009. De même, le gouvernement français a demandé à deux prix Nobel d'économie, A. Sen et J. Stiglitz ainsi qu'à J.-P. Fitoussi, de piloter une recherche sur cette question (pour une revue de la littérature, voir le site <http://www.stiglitz-sen-fitoussi.fr/fr/documents.htm>). Une autre approche globale est celle basée sur l'empreinte écologique (ce que nous consommons par rapport à la capacité de la Terre) (sur cet aspect voir Boutaud et Gondron 2009).

Il faut adapter le paradigme économique aux deux éléments mis en exergue en introduction (coopération et moyen/long terme *versus* compétition et court terme). L'Europe se veut — au moins dans son discours — pionnière dans cette approche et affirme construire un modèle de développement à long terme. Il faut prendre acte de cette volonté et en tirer toutes les conséquences. Cela commence par l'analyse systématique de toutes les politiques européennes et de leur concordance avec les objectifs du développement durable. Cela se poursuit par l'anticipation et la gestion des changements, lesquelles ne se feront pas sans tensions politiques et sociales, ni sans transferts de production. Les conséquences d'un tel changement sont potentiellement nombreuses (restructurations, formation professionnelle, politique de l'emploi, politique

de concurrence, etc.). Sans une gestion cohérente des conséquences à court terme, il paraît en effet illusoire de construire un consensus sur le long terme.

Dans les lignes qui suivent, nous tentons d'esquisser quelques-uns de ces enjeux et des pistes de solution.

### **3.1. Pacte de stabilité et de croissance**

En ce qui concerne le Pacte de stabilité et de croissance, la pertinence d'un objectif « zéro déficit » ne fait plus sens — pour autant qu'il l'ait fait un jour, car les enjeux actuels et futurs exigent de considérables investissements publics et privés. À l'instar du sauvetage du secteur bancaire européen à l'automne 2008, il faut imaginer un nouveau Pacte de stabilité et de développement durable qui s'inscrive dans la nécessité d'investissements en matière de transport public, d'efficacité énergétique du parc de logements et de bâtiments, d'énergie renouvelable, d'aménagement du territoire, de recherche et de développement. Il est très vraisemblable, selon l'IPCC (et confirmé par le Rapport Stern 2007), que les impacts du changement climatique entraîneront des coûts annuels nets croissants avec le temps au fur et à mesure que la température globale augmentera. Ceci rend d'autant plus rationnel de faire dès maintenant les investissements nécessaires étant donné le temps de latence entre la décision d'investir et la réalisation effective. Rappelons que la réforme du Pacte adoptée par le Conseil le 27 juin 2005 (Conseil de l'Union européenne 2005a) permet de prendre en compte, dans le contexte de la surveillance budgétaire, les réformes structurelles « majeures » dont l'impact positif sur la viabilité à long terme des finances publiques est vérifiable. Il en va déjà ainsi, notamment, des réformes des retraites. Un nouveau Pacte de stabilité et de développement durable doit viser à interpréter les « facteurs pertinents », dont la Commission est d'ores et déjà appelée à tenir compte dans son évaluation des déficits (Conseil de l'Union européenne, 2005b), dans une réelle perspective de lutte contre le changement climatique. Il s'agit moins d'une révolution que d'une mise en cohérence du Pacte avec les intentions politiques affichées en matière de développement durable.

### **3.2. Fiscalité**

En ce qui concerne la fiscalité « verte » ou environnementale, il s'agit d'orienter les comportements des producteurs, des distributeurs, des consommateurs vers des pratiques qui préservent l'environnement (voir par exemple, Commission européenne 2007a et b; Fitoussi et Laurent 2008). Trois instruments sont à disposition. Les taxes vertes qui, selon une étude récente de l'OCDE (OECD 2006), comptent déjà en moyenne pour 2,5 % du PIB et 5,5 % des revenus des gouvernements. Les subsides et autres incitants qui réduisent les coûts relatifs de certains produits « verts ». Les permis d'émission et le marché qui leur est associé développent une nouvelle fiscalité (sur le CO<sub>2</sub> et autres gaz à effet de serre). Ces derniers ont un fort potentiel car ils devraient être soumis à des enchères (à vitesse différente selon les secteurs) et donc



rapporter des ressources complémentaires (et ce, pour une longue période car la diminution en 2050 devrait atteindre 90 % dans les pays développés) (pour une présentation du mécanisme, Faucheux et Joumi 2005). Selon les estimations, les sommes générées par le dispositif du plan Énergie/climat devraient avoisiner une trentaine de milliards d'euros par an entre 2013 et 2020<sup>11</sup>. Malheureusement, contrairement au plan d'Obama aux États-Unis qui lie directement revenu des enchères et politique sociale, spécialement vis-à-vis des familles vulnérables (Le Monde, 28/02/09), rien de tel n'est prévu explicitement dans les allocations des ressources des permis d'émission européens.

Il faut éviter que chaque État membre décide de manière isolée et non concertée de l'instauration de taxes vertes<sup>12</sup>. Il y a là une opportunité pour la mise en place d'une fiscalité incitative européenne. Par ailleurs, les différentes directives fiscales doivent désormais contribuer en priorité à l'objectif de développement durable: la directive sur la fiscalité de l'énergie (2003/96/CE) doit contribuer à une consommation efficace de l'énergie et mobiliser des ressources pour l'utilisation d'énergies propres et pour l'innovation technologique. La taxation des carburants doit s'effectuer en fonction de leur teneur énergétique, et il faut distinguer entre le type de rejet dans l'environnement. Une proposition de directive introduisant un élément lié aux émissions de CO<sub>2</sub> dans la taxation des voitures particulières devrait être proposée par la Commission. Il faut également réfléchir au niveau européen à la tarification de l'eau, à une gestion viable des déchets et à la réduction de la pollution locale (sur les différentes formes d'instruments liés au marché, voir par exemple Commission européenne 2007a).

Mais la réflexion ne peut se limiter à l'environnement *stricto sensu*. Elle doit contribuer à déplacer les charges fiscales du travail peu rémunéré vers les taxations vertes. C'est au niveau européen que devrait être discuté le déplacement de la charge fiscale du travail vers le capital et vers la consommation, en lien avec la nécessité de maintenir le financement de la sécurité sociale et des retraites (principe du double dividende). La taxation a aussi des effets redistributifs qu'il faut tenir en compte car ils sont légèrement régressifs (Commission européenne 2007a) et donc pèsent plus lourdement dans les budgets des plus pauvres qui n'ont en général pas les moyens de faire les investissements nécessaires et souhaités par les mécanismes incitatifs. Il faut donc des politiques d'accompagnement pour les aider, sans quoi il existe un risque d'accroissement de la dualisation et de moindre accès à l'énergie des ménages défavorisés pour couvrir leurs besoins énergétiques fondamentaux (chauffage, éclairage, mobilité).

---

11. Voir notamment: <http://www.touteurope.fr/fr/actions/energie-environnement/l-europe-et-l-environnement/presentation/le-paquet-energie-climat.html>

12. Par exemple les péages urbains qui sont spécifiques aux différentes villes parfois sur le même territoire font penser au Moyen-Âge.

### 3.3. Politique des transports

Les transports sont un secteur où l'augmentation de GES (gaz à effet de serre) a été la plus importante ces dernières années. Le transport routier est responsable de 22 % des émissions totales de CO<sub>2</sub>, la navigation aérienne et maritime représente 3 à 4 % des émissions de gaz à effet de serre (l'aviation a augmenté de plus de 85 % entre 1990 et 2004) (Commission européenne 2007b). Même si l'Europe, comparée au reste du monde, a adopté des normes plus strictes, le retard dans la mise en circulation de modèles moins polluants, accompagné par l'augmentation du parc automobile et de camions, a plus que compensé les timides réductions d'émissions (pour une présentation synthétique des enjeux du secteur, voir Loire et Paris 2009). Finalement, un règlement sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures neuves (à 130 g CO<sub>2</sub>/km, contre 160 actuellement, sous peine d'amendes infligées aux constructeurs) a été adopté en décembre 2008.

C'est l'un des domaines où les tensions à court terme liées à la crise financière et ses impacts dans l'économie réelle sont les plus manifestes. C'est là aussi où il faut avoir une vision dynamique qui dépasse les confrontations stériles entre les emplois d'aujourd'hui et les redéploiements de demain. Parallèlement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre aura pour effet de diminuer la pollution de l'air et les coûts sanitaires associés<sup>13</sup>.

Mais cette question est surtout un enjeu global qui comporte des choix difficiles. Comme le note le rapport de l'Agence européenne de l'environnement « *because transports ties most physical elements of society together, fundamental changes to transport sector require and foster fundamental changes to all or most of these elements. Therefore, the changes take time and require a major debate on the aim and direction* » (European Environment Agency 2007:11). En 2015, 40 % de la population mondiale habitera dans des villes de plus d'un million d'habitants et ceci ne fera que s'accroître (Wyman 2007 cité par Loire et Paris 2009). Des réponses uniquement en termes d'efficacité énergétique des automobiles ne sont donc pas suffisantes. C'est bien une nouvelle politique de transport qui est nécessaire.

En septembre 2001, la Commission adoptait un Livre blanc proposant une soixantaine de mesures visant à rééquilibrer les différents modes de transport à l'horizon 2010 en ramenant le niveau de fret ferroviaire à son niveau de 1998 (Commission européenne 2001b): politique de revitalisation du rail, promotion du transport maritime et fluvial, maîtrise de la croissance du transport aérien, développement de l'intermodalité. Mais en 2006, dans le cadre de la révision

---

<sup>13</sup>. Une étude dont le *Financial Times* se fait l'écho (27/5/2008) a montré que le passage aux voitures électriques rien qu'en Californie permettrait d'économiser au moins 1,4 milliard d'euros par an dans les coûts des soins de santé liés à l'exposition de la population aux particules fines générées actuellement par les voitures conventionnelles ; 300 décès prématurés pourraient être évités par an, 260 cas de bronchites chroniques, et plus de 7000 attaques d'asthme.

à mi-parcours de ce Livre blanc, la Commission change son fusil d'épaule et prône un « rééquilibrage » modal recentré sur la contribution des différents modes de transports, y compris la route (Commission européenne 2006). Le transfert modal fait donc place à la « co-modalité » ce qui, en termes de développement durable, constitue une marche arrière.

La demande de transport, notamment le trafic intracommunautaire, a connu au cours de ces vingt dernières années une croissance quasi ininterrompue tant pour les marchandises que pour les passagers. La suppression des frontières à l'intérieur de l'Union et la création du marché unique en 1993 a, en particulier, favorisé l'essor du transport européen de produits les plus variés en quantités croissantes et à une vitesse jamais atteinte auparavant. De même, la réduction du transport de marchandises lourdes et en vrac et l'importance croissante des services « porte-à-porte » et « juste à temps » ont contribué à la croissance forte et soutenue du transport, en particulier du transport routier. Aujourd'hui, pour des raisons de rentabilité, les crevettes pêchées en Europe sont décortiquées au Maroc et réexpédiées dans leur pays d'origine, le transport se faisant principalement par camion; les fraises chinoises « ultra-compétitives » vendues en France réclament vingt fois plus d'équivalent pétrole que la fraise du Périgord<sup>14</sup>. Les exemples de ce type abondent. Si l'UE commence à aborder timidement la question des modes de transport, elle ne dit mot sur les absurdités du système de distribution tel qu'évoqué ci-dessus, et rendu possible par la non-intégration des coûts externes réels du transport. Notons toutefois que l'aviation sera partie prenante des permis d'émissions. En ce qui concerne le secteur maritime, l'Union européenne attend la possibilité d'avoir en 2009 un accord mondial avant de légiférer. Dès lors dans quelques années, certains coûts environnementaux devraient être incorporés dans ces secteurs<sup>15</sup>.

### **3.4. Production, distribution et consommation durables**

Quels modes de production, de distribution et de consommation voulons-nous promouvoir ? La Commission a présenté (16 juillet 2008), un Plan d'action pour une consommation, une production et une industrie durables (Commission européenne 2008c). Les objectifs déclarés sont de promouvoir les produits et les technologies respectueux de l'environnement, d'améliorer la performance environnementale et plus particulièrement l'efficacité énergétique des produits, et d'encourager leur pénétration sur le marché. Ce plan cible à la fois les industries et les producteurs (éco-conception des produits), la distribution et les détaillants (écolabels), le management (EMAS), les PME, les autorités publiques (marchés publics verts), les consommateurs (étiquetage), le commerce international. Certains éléments de ce plan peuvent s'avérer prometteurs, en particulier l'objectif indicatif de 50 % de marchés

---

<sup>14</sup>. *Le Monde*, 11 juin 2006.

<sup>15</sup>. La question reste ouverte de savoir si l'intégration de ces coûts réduira les transports et les formes de production mondialisés à l'extrême.

publics écologiques sur le territoire de chaque État membre, et cela dans dix secteurs prioritaires: la construction, l'alimentation et les services de restauration, le transport et les services de transport, l'énergie, les machines de bureau et ordinateurs, l'habillement, les uniformes et autres textiles, le papier et les services d'imprimerie, l'ameublement, les produits et services de nettoyage, les équipements utilisés dans le secteur de la santé.

Il y a là des moyens d'action importants. Mais pourquoi l'objectif est-il « indicatif », pourquoi ne porte-t-il pas sur les aspects sociaux alors qu'il prétend viser la durabilité, et pourquoi se limite-t-il à 50 % ? Par ailleurs, d'autres éléments prometteurs ont été abandonnés, en particulier l'introduction d'une taxe carbone sur les importations (voir aussi le chapitre sur la politique de concurrence)<sup>16</sup>. De nombreuses mesures proposées par la Commission sont volontaires, or il est connu que l'un des obstacles majeurs à l'écologisation de la production tient à la persistance de pratiques commerciales non durables mais plus rentables. Les entreprises qui adoptent des technologies et des pratiques commerciales écologiques doivent faire face aux pressions des marchés financiers qui exigent une rentabilité rapide et aux entreprises concurrentes, qui attirent les consommateurs avec des prix bas, mais moyennant l'externalisation des coûts environnementaux et sociaux. L'exemple du transport et des circuits de distribution aberrants (voir le chapitre Transport) en est l'exemple type. Un autre exemple est la longueur des chaînes de production décentralisées qui font les produits « made in monde » (Berger 2006).

Placer la production, la distribution et la consommation sur la voie du développement durable nécessite de remettre en question les critères de rentabilité qui ne tiennent pas compte du coût externe de cette production, de cette distribution et de cette consommation.

Une directive européenne du 20 octobre 2008 encourage le réemploi et le recyclage, avec de nouveaux objectifs à atteindre à l'horizon 2020: 50 % pour le verre, le papier, les plastiques et les métaux, 70 % pour les déchets de construction et de démolition, mais aucun objectif pour les déchets manufacturiers et industriels.

Par ailleurs, il convient de combler le déficit d'analyse d'impact des libéralisations sectorielles (télécommunications, transport, électricité, postes...) en termes de consommation de ressources et d'énergie, et en termes de qualité d'emplois et de durabilité (y compris en termes sociaux) de la production... Les libéralisations ont été à ce jour exclusivement justifiées par l'intérêt du (gros) consommateur. Il est nécessaire de prendre en compte les deux autres profils du consommateur: le citoyen et le travailleur.

---

**16.** Il s'agit d'un mécanisme d'ajustement aux frontières de l'UE pour lutter contre le dumping environnemental des produits fabriqués dans des pays non engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique.

### 3.5. Restructurations et politique industrielle

L'adaptation de l'économie européenne aux exigences du développement durable concerne plus particulièrement certains secteurs de l'activité économique, tels que l'approvisionnement énergétique et les sources d'énergie renouvelables, le bâtiment et la construction, les transports, la sidérurgie, le ciment, l'aluminium, la chimie, l'agriculture et l'activité forestière. Certains secteurs ont, parfois en collaboration avec les syndicats sectoriels, mis en avant les risques en termes d'emploi et de compétitivité. Ils ont souvent obtenu des délais ou dérogations dans le paquet climat/énergie (voir supra). Il existe un risque réel que des mesures de réduction des émissions de GES dans l'UE accélèrent de manière significative les délocalisations d'emplois dans les secteurs des industries intensives en énergie qui sont déjà largement globalisées, comme la sidérurgie (voir point 3.7). La CES propose un mécanisme d'ajustement aux frontières de l'UE pour éviter les délocalisations (voir infra).

En aval, d'autres secteurs (commerce, tourisme, pêche, etc.) mais également d'innombrables entreprises de sous-traitance sont directement ou indirectement touchés par cette adaptation. C'est dans ce sens que la CES propose l'instauration d'un « fonds européen d'ajustement à l'économie bas carbone », qui serait « financé partiellement par les revenus de la mise aux enchères des permis d'émissions, et dont l'objet serait d'aider les travailleurs affectés par les mutations liées à la transition vers une société à très faibles émissions de carbone, les assister dans leur reconversion et leurs efforts pour retrouver un emploi » (Confédération européenne des syndicats 2007:2). Mais cet aspect est ignoré dans le paquet climat/énergie. Toutefois, la Commission reconnaît le problème et organise un Forum sur les restructurations liées au changement climatique en juin 2009.

D'importants secteurs de l'activité économique (par exemple, la construction automobile) en appellent à de vastes plans de sauvetage pour faire face à la crise (Loire et Paris 2009). En ce sens, la crise financière peut servir de levier à la transition de la politique industrielle si l'on parvient à articuler les enjeux de court terme avec ceux essentiels de moyen et long terme. Il s'agit donc de ne pas se limiter à l'aspect, certes important, des restructurations mais de réfléchir à une nouvelle politique industrielle.

L'innovation technologique est une composante essentielle (mais non suffisante) d'une politique industrielle écologique et durable. Il s'agit d'une part de créer une économie hautement efficace sur le plan énergétique et émettant peu de gaz à effet de serre, et de l'autre, de promouvoir les éco-innovations. Les technologies écologiques connaissent actuellement un important essor et, selon les prévisions, le volume du marché mondial de ces technologies va doubler, de 2005 à 2020 (UNEP *et al.* 2008). C'est à la fois un défi et une opportunité notamment en termes d'emplois. C'est aussi une source d'investissements massifs. L'Europe peut développer une politique industrielle écologique, via notamment une nouvelle génération de standards environnementaux et des politiques de marchés publics verts aux niveaux régional et local qui favorisent l'innovation.

Par ailleurs, les politiques d'atténuation induiront des modifications substantielles de l'offre et de la demande d'emplois et de qualifications au sein et entre les secteurs économiques. L'impact sur l'emploi au niveau des secteurs doit donc être apprécié en termes d'opportunités et de risques plutôt qu'en termes de « secteurs gagnants » et « secteurs perdants ». Par ailleurs, c'est dans ce nouveau cadre que se développeront également les questions de la qualité de l'emploi, du dialogue social, de la participation des travailleurs, mais aussi de leurs nouvelles formations et qualifications rendues nécessaires par l'adaptation de l'économie au développement durable, ainsi que de leur implication dans l'innovation et dans l'évaluation sociale de celle-ci. Il existe également un lien assez direct entre la santé/sécurité et la question environnementale, ou en d'autres termes entre la santé à l'intérieur de l'entreprise et à l'extérieur. Une extension des représentants de travailleurs en santé/sécurité, comme cela se fait déjà à titre expérimental dans certains pays comme le Royaume-Uni, à des questions environnementales et une consultation/participation des travailleurs sont certainement des pistes à explorer. Il y a là un immense chantier.

### **3.6. Emploi et politiques sociales**

En ce qui concerne les politiques sociales (emploi, gestion des restructurations, formation professionnelle, action des fonds structurels, etc.), c'est toute la question de la transition aux modèles nouveaux et durables de production et de consommation qui se pose. Comme indiqué plus haut, cette transition entraînera des changements importants en terme de structure industrielle dans les types d'emplois et les profils de compétence. Une politique active du marché du travail et de bons systèmes de protection sociale seront essentiels pour assurer le succès de la transition. Les emplois verts ne sont qu'une partie de la solution et indiquent seulement que cette transition doit se concevoir comme porteuse également de nouvelles potentialités (pour une présentation des diverses approches en matière de calcul de création d'emploi voir Poschen 2009).

Ainsi, l'emploi dans le secteur de la production d'énergie est sensible aux politiques d'économie d'énergie. Toutefois, l'effet net des économies d'énergie sur l'emploi devrait être positif, plus de 2,3 millions d'emplois verts ont été créés ces dernières années dans ce secteur, selon l'étude réalisée pour la CES par Syndex, Wuppertal Institute et ISTAS (Syndex *et al.* 2007). Mais il ne s'agit là que de projections très difficiles à valider car elles dépendent de nombreuses variables. En Europe, la croissance du secteur de l'énergie renouvelable est importante mais demeure encore en deçà des attentes en raison de multiples problèmes (lenteur du processus administratif, problèmes d'accès au réseau et incertitude juridique).

Dans le secteur des transports, il existe un énorme potentiel de création d'emplois dans les transports ferroviaires et les transports en commun. En revanche, l'emploi dans le transport routier de fret et dans la filière automobile serait en recul par rapport à un scénario *business as usual*.



Le potentiel de création d'emplois dans le domaine de l'efficacité énergétique, notamment dans les bâtiments et la construction, est considérable. Le secteur des bâtiments représente près de 40 % de la consommation d'énergie en Europe. Or une part importante des possibilités d'augmentation du rendement énergétique dans ce secteur, estimée à 28 % d'ici 2020, ne se concrétise pas. La Commission européenne a lancé, le 28 avril 2008, une consultation publique sur la refonte de la directive 2002/91/CE relative à la performance énergétique des bâtiments. Ainsi, le secteur du bâtiment et de la construction constitue un gisement d'emplois très significatif lié à l'efficacité énergétique des bâtiments, mais il devra relever les défis de l'innovation et de la formation au bâtiment durable. Car l'enjeu porte non pas sur les nouvelles constructions mais sur l'efficacité énergétique des anciennes. Comme le note l'étude Syndex, l'impact net sur l'activité économique et l'emploi dépendra fortement de la mise en place de politiques économiques et sociales ambitieuses et efficaces.

L'industrie du recyclage est aussi un secteur en plein développement. Toutefois, les « emplois verts » dans ce secteur ne sont pas nécessairement des emplois de qualité surtout au niveau mondial. Ainsi, Tores (2009: 279) donne l'exemple du recyclage des déchets électroniques en Chine. 70 % des déchets totaux sont aujourd'hui recyclés en Chine dans des conditions de travail précaires et des emplois informels avec des conséquences négatives sur la santé et la sécurité des travailleurs.

Enfin, le secteur forestier pourrait fournir de nombreux emplois verts. Toutefois, les partenaires sociaux du secteur s'inquiètent d'une augmentation du prix du bois (comme ressource renouvelable il serait plus recherché donc plus cher) ce qui aurait éventuellement des conséquences négatives pour les autres utilisateurs.

La notion d'« emploi vert » se trouve à l'intersection des questions économiques, sociales et environnementales (UNEP *et al.* 2008). Ces emplois verts contribuent à la préservation ou au rétablissement de la qualité de l'environnement, que ce soit dans l'agriculture, l'industrie, les services ou l'administration. Ils visent à diminuer la consommation d'énergie, de matières premières et d'eau grâce à des stratégies d'amélioration du rendement, à réduire les émissions de carbone dans l'économie, à minimiser ou à éviter totalement toutes les formes de déchets et de pollution et à protéger et restaurer les écosystèmes et la biodiversité. Cette réduction de l'empreinte écologique est progressive et chaque emploi y contribue de façon différente. Par ailleurs, ce qui est considéré aujourd'hui comme à haut rendement énergétique ne le sera plus nécessairement dans dix ans (Degryse 2009).

En théorie, il est donc possible de créer des emplois verts viables à tous les niveaux de qualification de la population active, qu'il s'agisse des travailleurs manuels, qualifiés, d'artisans, d'entrepreneurs, d'ingénieurs ou de gestionnaires. Certains secteurs offrent de bonnes, voire très bonnes perspectives de reconversion et d'emplois verts, mais les résultats sont encore à ce jour très faibles numériquement. Car cette écologisation nécessite une transformation du contenu des métiers, avec de nouvelles exigences en matière

de performances et de compétences. La question de la qualité du travail, vecteur également d'une reconnaissance sociale, est donc centrale. Ce débat est déjà entamé aux Etats-Unis comme le montre le récent rapport commandité par les syndicats *Change to Win*, the Laborers International Union of North America, the International Brotherhood of teamster, avec l'association écologiste Sierra Club intitulé « High road or low road, job quality in the green economy » (Mattera 2009).

Au niveau européen le débat ne fait que commencer. Il touche différentes dimensions: restructurations, cohésion sociale et emploi (green job). Concernant le dernier point, le comité pour l'emploi (EMCO) a été chargé de faire une enquête dans les Etats membres sur les « green jobs ». Ce dernier a également défini trois directions qui devraient structurer l'action communautaire dans les prochains mois: *develop appropriate skill and improve labour market matching; secure transitions and prevent appearance of structural unemployment; ensure efficient social dialogue* (EMCO/42/271108/EN 2008). Il reste à voir comment ce programme et notamment le dialogue social se développeront sur ces thèmes.

### 3.7. Aspects externes

Au-delà des conséquences sur les politiques internes de l'Union, les enjeux actuels impliquent une forte interaction avec la dimension externe. Dans ce nouveau paradigme, il ne s'agit pas de mettre en concurrence les économies, mais de chercher les complémentarités, puisque la réduction du CO2 dans un pays peut être annulée par une augmentation dans un autre. Il faut donc que, tant de façon interne qu'externe, l'Europe alimente une dynamique de coopération internationale bilatérale et multilatérale visant la réduction globale du CO2. Cela passe aussi par des transferts massifs vers le Sud. Ce financement de projets dans des pays en développement a été jusqu'à aujourd'hui plus un effet de discours qu'une réalité. Toutefois certains progrès ont été réalisés récemment par la mise en application du fonds d'adaptation prévu déjà à Marrakech en 2001 et réaffirmé à Bali en 2008 (Ganter 2009). La Commission, dans sa position pour Copenhague, a réaffirmé (mais sans donner de budget) son engagement à aider les pays les plus défavorisés (Commission européenne 2009).

Sans cette complémentarité, la plupart des efforts de l'UE ne seront pas efficaces. C'est ce que recouvre l'expression de « fuite de carbone »: la réduction dans un pays/zone géographique se fait au détriment d'une augmentation dans d'autres pays/zones. Illustrons par un exemple les liens entre cette coopération et la lutte contre le changement climatique: les cimentiers européens ont brandi la menace de stopper leurs investissements en Europe en raison du prix à payer pour leurs émissions de gaz à effet de serre<sup>17</sup>. Ils pourraient décider de

---

17. Lire entre autres *Le Monde* du 15 février 2008.



fermer leurs usines en Europe, transférer leurs investissements hors du continent, et importer le ciment de pays exemptés de cette taxe, accentuant ainsi leurs émissions de gaz à effet de serre par l'accroissement du transport de leur produit et la production dans des pays dépourvus de contraintes « carbone ». La meilleure solution pour l'Europe est donc de négocier un accord mondial entre industriels du secteur pour qu'ils réduisent volontairement leurs émissions dans tous les pays. A contrario, le débat toujours ouvert y compris au sein de la Commission autour de la « taxe carbone » à appliquer aux frontières des pays qui appliquent des mesures de réduction des émissions ambitieuses deviendrait de plus en plus pressant.

Pour progresser, il faut résoudre donc un problème classique de biens publics globaux. Toutefois, dans ce cas, les *free riders* (ceux qui bénéficient sans participer) à moins d'être marginaux ne bénéficient pas de leur non-participation car ils contribuent au problème global qui ne peut trouver une solution que dans la participation équilibrée de tous. C'est dans ce sens que la transparence est essentielle.

## Pistes de réflexion pour l'avenir

C'est donc bien d'une stratégie globale de cohésion sociale et territoriale dont l'Europe a besoin pour rencontrer les objectifs d'une économie pauvre en CO<sub>2</sub><sup>18</sup>. C'est aussi d'une architecture institutionnelle internationale renouvelée qui sera à créer car les enjeux sont globaux.

Cela ne se fera pas sans tension mais, c'est notre thèse, ne pourra réussir que si la dimension sociale est fermement ancrée dans les enjeux, comme condition *sine qua non*. Selon la CES, « ceci nécessite une “transition équitable” qui: a) améliore la qualité de vie pour tous et spécialement les gens les plus pauvres de la planète ; b) améliore l'accès à une énergie abordable pour tous ; c) garantit des revenus et crée un travail décent (l'agenda du travail décent de l'OIT couvre l'emploi, la protection sociale, les standards et les droits au travail et le dialogue social). »

Priorités doivent être données à la coopération, à la cohésion et l'équité, et à une vision industrielle à long terme mais aussi à l'éducation : tels sont les principes fondamentaux qui découlent du développement durable. Or actuellement, les principes demeurent la compétition, l'accroissement des inégalités sociales, le gaspillage des ressources et une vision à court terme. Changer ces principes fondamentaux, c'est changer de paradigme économique. Faire du développement durable sans changer ce paradigme, c'est aller au-devant d'incohérences, de contradictions, de conflits, de problèmes d'arbitrage et, finalement, d'échecs.

Cela implique de s'interroger sur la notion de gouvernance: tout comme dans d'autres dossiers (Reach, amiante, tabac, etc.), le retard dans la décision politique par rapport à l'actualité des défis est énorme, en raison de l'inertie, de la résistance au changement, du lobbying. On constate les réticences de certains à la Commission pour réellement consulter les partenaires sociaux et en particuliers les syndicats (par exemple les manœuvres dilatoires dans la création d'un comité consultatif). Par rapport aux connaissances du dérèglement climatique, quinze ans de retard ont déjà été pris au niveau

---

**18.** Ici aussi, la Stratégie de Lisbonne échoue. On peut lire dans le rapport conjoint sur l'emploi: « En dépit d'un environnement économique favorable, la plupart des pays n'ont enregistré aucune réduction de la pauvreté relative et l'augmentation des taux d'emploi des catégories les plus vulnérables a été plus réduite que pour l'ensemble de la main-d'oeuvre. Dans l'UE, le pourcentage d'adultes et d'enfants vivant dans des ménages sans emploi, soit près de 10 %, ne varie pas depuis l'an 2000 » (Commission européenne 2007: 7).

politique. Comment réformer la gouvernance européenne pour ne plus accuser de tels retards ? La poursuite effective d'un modèle de développement durable nécessite une action publique transparente et démocratique, mais imperméable aux intérêts particuliers de l'industrie. La responsabilité de l'autorité publique (nationale, régionale, européenne) doit être réaffirmée. Tout comme on assiste, depuis 2008, au retour de l'État dans la crise financière et économique, il faut un retour de l'État non pas uniquement dans le sauvetage de l'économie mais dans sa réorientation fondamentale.

Antony Giddens, initiateur de la troisième voie et promoteur du *enabling state*, a proposé récemment l'idée de passer au *ensuring state* « The ensuring state is an enabling state, but one that is expected or obligated to make sure such progresses achieve certain objective – in the case of climate change the bottom line is meeting targets emissions reductions » (Giddens 2008:9). L'enjeu est bien la planification des mesures sur le moyen et long terme et la vérification de leur mise en œuvre. C'est le retour de l'État garant et régulateur, dont les missions vont bien au-delà d'assurer les capacités de tous à faire face aux risques du marché.

Ce rôle de l'État peut prendre trois directions complémentaires. Tout d'abord, la régulation contraignante qui fixe des règles et des objectifs, mais aussi toutes les activités d'éducation publique. Ensuite, la fiscalité qui modifie les prix relatifs et contribue à changer les comportements (que cela se fasse par les permis d'émission ou par une fiscalité verte ; sur ce point voir Fitoussi *et al.* 2008). Et finalement, l'investissement dans la recherche, les infrastructures, la promotion des technologies propres, les transferts de technologie (DB Adisors 2008).

Défendant leurs positions concurrentielles, la majorité des entreprises nationales et multinationales ne franchiront pas spontanément le pas du développement durable — sauf dans leurs relations publiques (le *Greenwashing*). Celles-ci seront au contraire tentées d'exercer une forte pression sur les décisions politiques allant dans le sens de leur intérêt. On l'a vu en Europe avec la bataille de lobbies lors de la préparation de la réglementation Reach, ou plus récemment avec le plan climat européen. Autrement dit: le développement durable n'est pas spontanément compatible avec le mode de production, de distribution, de consommation adopté dans les pays industrialisés depuis une cinquantaine d'années. Il y a des enjeux de transition qui conduiront *de facto* à des tensions, voire des conflits. C'est d'ailleurs un signe que le sujet devient sérieux car dépassant les consensus de façade, les intérêts divergents se manifestent (Begg 2007).

Comme le souligne Perret « Les comportements qu'il s'agit de modifier sont structurés par un imaginaire forgé par des siècles de progrès continu. Ils s'inscrivent dans une cohérence d'ensemble qui n'a pas encore été entamée par l'inquiétude écologique. Pour provoquer des ruptures comportementales suffisamment importantes, il faudra passer par un changement du cadre de rationalité au sein duquel les gens raisonnent et agissent » (Perret 2008: 198-199). Il s'agit de ne pas tomber dans l'illusion technologique comme solution

miracle, ni de sous-estimer les enjeux en termes d'idées et de projection dans une rationalité différente basée sur des indicateurs différents et une représentation de la relation entre l'homme et la nature différente de celle qui a forgé les révolutions industrielles et techniques. Ceci ne peut être imposé « d'en haut » mais doit faire l'objet de débat, de consultation et de participation mais aussi de cohérence dans l'action.

Pour être crédible, le discours européen sur le développement durable devra construire une réelle cohérence globale qui se traduira dans les politiques économiques, budgétaires, fiscales, sociales, des transports, de l'énergie, de l'agriculture, de la coopération au développement, de la formation, de l'emploi, de la recherche, etc. qui devront désormais toutes être jaugées à l'aune de cette durabilité. Cette cohérence doit tenir compte de l'ensemble des interactions. Toutefois, comme nous avons tenté de le démontrer dans ce document, cela ne sera pas possible sans un débat en profondeur sur la justice sociale sous-tendant ce changement de paradigme.

## Références

- Aglietta, M. et A. Rebérioux (2004) *Dérives du capitalisme financier*, Paris: Albin Michel.
- Begg, I. (2007) « La gouvernance pour le développement durable », in Ch. Degryse et P. Pochet (eds) *Bilan social de l'Union européenne*, Bruxelles: ETUI-REHS/OSE, 43-60.
- Bellassen, V. et B. Leguet (2009) *Comprendre la compensation carbone*, Paris: Pearson Education France.
- Berger, S. (2006) *Made in Monde*, Paris: Le Seuil.
- Boutaud, A. et N. Gondran (2009) *L'empreinte écologique*, Paris: La découverte.
- Brown, L. (2007) *Le plan B, pour un pacte écologique mondial*, Paris: Hachettes.
- Commission européenne (2001a) Communication de la Commission, *Développement durable en Europe pour un monde meilleur: stratégie de l'Union européenne en faveur du développement durable*, COM(2001) 264 final, 19 juin 2001.
- Commission européenne (2001b) Livre blanc, *La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix*, COM(2001) 370 final, 12 septembre 2001.
- Commission européenne (2005a) Communication au Conseil européen de printemps, *Travaillons ensemble pour la croissance et l'emploi – Un nouvel élan pour la stratégie de Lisbonne*, COM(2005) 24 final, 2 février 2005.
- Commission européenne (2005b) Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen, *Examen de la stratégie de l'Union européenne en faveur du développement durable pour 2005: premier bilan et orientations futures*, COM(2005) 37 final, 9 février 2005.
- Commission européenne (2005c) Staff working document, *On the links between employment and environment policies*, SEC(2005) 1530, 17 November 2005.
- Commission européenne (2006) Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen, *Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent. Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publiés en 2001 par la Commission européenne*, COM(2006) 314 final, 22 juin 2006.
- Commission européenne (2007a) *Livre vert sur les instruments fondés sur le marché en faveur de l'environnement et des objectifs politiques connexes*, COM(2007) 140 final, 28 mars 2007.
- Commission européenne (2007b) Document de travail des services de la Commission accompagnant le livre vert (COM(2007) 140 final, SEC(2007) 3888, 28 mars 2007.
- Commission européenne (2008a) Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, *Deux fois 20 pour 2020. Saisir la chance qu'offre le changement climatique*, COM(2008) 30 final, 23 janvier 2008.
- Commission européenne (2008b) Communiqué de presse, *Le taux d'emploi dans l'Union européenne a atteint 66 %, malgré un ralentissement économique modéré*, IP/08/250, 18 février 2008.
- Commission européenne (2008c) Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, *Plan d'action pour une consommation et une production durables et pour une politique industrielle durable*, COM(2008) 0397 final, 16 juillet 2008.
- Commission européenne (2008d) Communication de la Commission au Conseil européen, *Un plan européen pour la relance économique*, COM(2008) 800 final, 26 novembre 2008.
- Commission européenne (2009) Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, *Vers un accord global en matière de changement climatique à Copenhague*, COM(2009) 39 final, 28 janvier 2009.

- Confédération européenne des syndicats (2007) Position de la CES sur la révision de la directive sur le système européen des quotas d'émissions de CO<sub>2</sub>. Position adoptée par le Comité exécutif de la CES lors de sa réunion de Bruxelles, les 5 et 6 décembre 2007. [www.etuc.org/a/4407](http://www.etuc.org/a/4407) [page visitée le 19.02.2009]
- Conseil de l'Union européenne (2005a) *Règlement (CE) n° 1055/2005 du Conseil du 27 juin 2005 modifiant le règlement (CE) n° 1466/97 relatif au renforcement de la surveillance des positions budgétaires ainsi que de la surveillance et de la coordination des politiques économiques*, JO L 174, 7 juillet 2005, 1-4.
- Conseil de l'Union européenne (2005b) *Règlement CE n° 1056/2005 du Conseil du 27 juin 2005 modifiant le règlement (CE) n° 1467/97 visant à accélérer et à clarifier la mise en œuvre de la procédure concernant les déficits excessifs*, JO L 174, 7 juillet 2005, 5-9.
- Conseil européen (2000) Conseil européen de Lisbonne, conclusions de la Présidence, 23-24 mars 2000.
- Conseil européen (2001) Conseil européen de Göteborg, conclusions de la présidence, 15 juin 2001.
- Conseil européen (2007) Conclusions du Conseil européen des 8 et 9 mars 2007, Bruxelles.
- Cornut, P., T. Bauler et E. Zaccà (eds) (2007) *Environnement et inégalités sociales*, Bruxelles: les éditions de l'Université de Bruxelles.
- DB Advisors (2008) *Investing in climate change 2009*.  
<http://dbadvisors.com/climatechange> [page visitée en octobre 2008].
- Degryse, Ch. (2009) « What's in the sustainable development strategy for workers ? », in *ETUI Benchmarking Working Europe 2009*, Brussels: ETUI.
- European Environment Agency (2007) « Transport and environment: on the way to a new common transport policy », Report n°1/2007, Copenhagen: EEA.
- ECORYS (2008) *Progress on EU sustainable development strategy: final report*, Rotterdam: ECORYS Nederland BV.
- Fitoussi, J.-P. et E. Laurent (2008) *La nouvelle écologie politique: économie et développement humain*, Paris: Le Seuil.
- Fitoussi, J.-P., E. Laurent et J. Le Cacheux (2007) « La stratégie environnementale de l'Union européenne », *Revue de l'OFCE*, 102, 381-413.
- IPCC (2007) *Climate change 2007: mitigation of climate change. Contribution of Working Group III to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)*, Cambridge: Cambridge university Press.
- Faucheux, S. et F. Joumni (2005) *Economie politique des changements climatiques*, Paris: La découverte.
- Ganter, S. (2009) « It's sink or adapt: financing for climate change adaptation », FES Briefing Paper 1, Berlin: Friedrich Ebert Stiftung.
- Gautier, C. et J.-L. Fellous (2008) *Eau, Pétrole, climat: un monde en panne sèche*, Paris : Odile Jacob.
- Giddens, A. (2008) « The politics of climate change », Policy Network Paper September 2008, London: Policy Network.
- Gough, I. (2008) « Introduction », *Journal of European Social Policy*, 18(4), 325-331.
- Kok, W. et al. (2004) *Relever le défi: la stratégie de Lisbonne pour la croissance et l'emploi*, Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes.
- Krugman, P. (2008) *L'Amérique que nous voulons*, Paris: Flammarion.
- Loire, P. et J.-J. Paris (2009) « Etude de cas: l'impact des politiques liées au changement climatique sur l'industrie automobile », in *Bilan social 2008*, Bruxelles: ETUI/OSE.
- Mancebo, F. (2008) *Le développement durable*, Paris: Arman Colin.
- Mattera, F. (2009) *High road or low road ? Job quality in the new green economy*, Washington D.C.: Good Jobs First.

- McKinsey & Company (2009) *Pathways to a low-carbon economy*. <http://climatedesk.content.bymckinsey.com> [page visitée le 18.02.2009]
- Meadowcroft, J. (2008) « From welfare state to environmental state ? » *Journal of European Social Policy*, 18(4), 331-334
- Mira d'Ercole, M. et A. Salvani (2003) « Towards sustainable development: the role of social protection », OECD Social, Employment and Migration Working Papers n°12, Paris: OECD.
- OECD (2006) « The social dimension of environmental policy », Policy Brief June 2006, Paris: OECD.
- Peyrelevade, J. (2005) *Le capitalisme total*, Paris: Le Seuil.
- Perret, B. (2008) *Le capitalisme est-il durable ?*, Paris: Carnets Nord.
- Poschen, P. (2009) Link between environment and social policies. Tools for labour market assessment, présentation au Montly Forum ETUI, Bruxelles, Février 2009, [www.etui.org](http://www.etui.org)
- Présidence (2005) Annexe I des Conclusions de la présidence, Bruxelles, 16 et 17 juin 2005.
- Pye, S., I. Skinner, N. Myer-Ohlendorf, A. Leipprand, K. Lucas et R. Salmons (2008) *Addressing the social dimensions of environmental policy: a policy briefing*, Brussels: European Commission.
- Reich, R. (2008) *Supercapitalisme: le choc entre le système économique émergent et la démocratie*, Paris: Vuibert.
- Stern, N. (2007) *The economics of climate change*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Stiglitz, J. (2005) *Quand le capitalisme perd la tête*, Paris: LGF.
- Syndex, SDA, Wuppertal Institute et ISTAS (2007) *Changement climatique et emploi, impact sur l'emploi du changement climatique et des mesures de réduction des émissions de CO2 dans l'Union européenne à 25 à l'horizon 2030*, Bruxelles: CES. [www.syndex.fr/pdf/SXchangmtclimatique.pdf](http://www.syndex.fr/pdf/SXchangmtclimatique.pdf) [page visitée le 19.02.2009]
- Torres, R. (2008) « The social impact of policies to address climate change: a review of the issues », *International Labour Review*, 147(2-3), 275-279.
- UNEP, ILO, IOE, ITUC (2008) *Green jobs: towards decent work in a sustainable, low-carbon world*, Nairobi: UNEP.
- van Ypersele, J-P. (2008) « L'injustice fondamentale du changement climatique », in Degryse Ch., Pochet P. (eds), *Bilan social de l'Union européenne 2007*, Bruxelles: ETUI/OSE.

## Annexe 1

Secteur	Technologies d'atténuation clés et pratiques déjà sur le marché	Technologies d'atténuation et pratiques projetées d'être commercialisées avant 2030
Fourniture d'énergie	Amélioration de l'efficacité de la production et de la distribution, passage du charbon au gaz, nucléaire, énergie et chaleur renouvelables (hydroélectricité, solaire, éolien, géothermie et biomasse), applications précoces du CSC (e.g. stockage du CO <sub>2</sub> soustrait et traitement du gaz naturel).	Séquestration du carbone pour les centrales électriques fonctionnant au gaz, à la biomasse et au charbon; progrès dans la production nucléaire avancée: énergies renouvelables avancées, incluant l'énergie des marées et de la houle, la concentration solaire, et le solaire photovoltaïque.
Transports	Davantage de véhicules efficaces en énergie, véhicules hybrides, diesel plus propre, biocarburants, transfert modal des transports routiers vers le rail et systèmes de transport public, transports non motorisés (bicyclette, marche), planification territoriale et des transports.	Biocarburant de seconde génération, aéronefs plus efficaces, véhicules hybrides et électriques avec des batteries plus puissantes et plus fiables.
Bâtiment	Éclairage efficace et utilisant la lumière du jour: équipements électriques, de chauffage et de rafraîchissement plus efficaces; meilleurs appareils de cuisson, conception solaire améliorée pour le chauffage et le rafraîchissement, récupération et recyclage des gaz fluorés.	Conception intégrée des bâtiments à usage commercial en utilisant les technologies comme des compteurs intelligents apportant des réactions et un contrôle; solaire photovoltaïque intégré dans les bâtiments.
Industrie	Utilisation finale plus efficace des équipements; récupération de la chaleur et de l'énergie; recyclage et substitution des matériaux; un large éventail de technologies relatives aux procédés.	Efficacité énergétique avancée; CSC pour la fabrication de ciment, d'ammoniaque et d'acier; électrodes inertes pour la fabrication de l'aluminium.



Agriculture	Gestion améliorée des terres de récoltes et des pâturages pour accroître le stockage de carbone dans les sols; restauration de sols tourbeux et dégradés; amélioration des techniques rizicoles et de la gestion du bétail et du lisier pour réduire les émissions de CH <sub>4</sub> ; amélioration des techniques d'épandage des engrais azotés pour réduire les émissions de N <sub>2</sub> O; culture de biocarburants pour remplacer les combustibles fossiles; amélioration de l'efficacité énergétique.	Amélioration du rendement des récoltes.
Forêt	Plantation de forêts; reforestation; gestion forestière; réduction de la déforestation; gestion des produits ligneux; utilisation des produits de la forêt en tant que bioénergie pour remplacer des combustibles fossiles.	Amélioration des espèces d'arbres pour augmenter la productivité de la biomasse et le stockage du carbone. Amélioration des technologies de télédétection pour analyser le potentiel de stockages de carbone par la végétation ou par les sols et cartographie des changements d'utilisation des terres.
Déchets	Récupération du méthane des décharges; incinération des déchets avec récupération de l'énergie; compostage des déchets organiques; traitement contrôlé des eaux usées; recyclage et réduction de déchets.	Couvertures organiques et filtres organiques pour optimiser l'oxydation du CH <sub>4</sub> .

Source: IPCC,2007

## Annexe 2

Instrument	Critères			
	Efficacité environnementale	Coût-efficacité	Satisfaction des considérations en matière de distribution	Faisabilité institutionnelle
Règlementations et normes	Taux d'émissions établi directement, sauf exceptions. Dépend des reports et de la conformité.	Dépend de l'élaboration; une application uniforme mène souvent à des coûts de conformité moyens plus élevés.	Dépend du "level playing field". Les petits/nouveaux acteurs peuvent se voir désavantagés.	Dépend de la capacité technique; apprécié des régulateurs dans les pays où les marchés fonctionnent faiblement.
Taxes et charges	Dépend de la capacité de fixer les taxes à un niveau qui induit un changement des comportements.	Meilleur avec une application large; coûts administratifs plus élevés là où les institutions sont faibles.	Régressif; peut être amélioré au moyen du recyclage des revenus.	Souvent peu apprécié d'un point de vue politique; peut s'avérer difficile à mettre en vigueur avec des institutions sous-développées.
Permis négociables	Dépend des quotas d'émissions, de la participation et de la conformité.	Diminue quand la participation est limitée et quand il y a moins de secteurs.	Dépend de la distribution initiale des permis. Peut générer des difficultés pour les petits émetteurs.	Requiert des marchés qui fonctionnent bien et des institutions complémentaires.
Accords volontaires	Dépend de l'élaboration du programme, notamment de la clarté des objectifs, du scénario initial, de l'intervention d'une tierce partie dans l'élaboration et du réexamen, et des conditions de surveillance.	Dépend de la flexibilité et de l'importance des incitants, bonifications et sanctions du gouvernement.	Seuls les participants profitent des effets bénéfiques.	Souvent politiquement populaire; nécessite un personnel administratif relativement important.

Subventions et autres incitants	Dépend de l'élaboration du programme; moins certain que les réglementations/normes.	Dépend du niveau et de l'élaboration du programme; peut générer des distorsions du marché.	Bénéfices pour des participants sélectionnés, possible que certains n'en aient pas besoin.	Apprécié des bénéficiaires; résistance potentielle des parties intéressées. Peut être difficile à supprimer progressivement.
Recherche et développement	Dépend de la régularité du financement; quand des technologies sont développées et de la politique de diffusion. Peut générer des effets bénéfiques importants sur le long terme.	Dépend de l'élaboration du programme et du degré de risques.	Bénéfices pour participants préalablement sélectionnés; mauvaise allocation des fonds potentiellement facile.	Nécessite de nombreuses décisions prises séparément. Dépend de la capacité de recherche et du financement à long terme.
Politiques en matière d'information	Dépend de la manière dont les consommateurs se servent des informations; en général efficace lorsque combiné à d'autres instruments.	Coût potentiellement faible, mais dépend de l'élaboration du programme.	Peut être moins efficace pour certains (bas revenus, p.ex.) qui ont plus difficilement accès à l'information.	Dépend de la coopération des groupes d'intérêt spéciaux.

Source: IPCC,2007

## **ETUI Discussion and Working Papers**

Vera Glassner and Béla Galgóczi

### **Plant level responses to the economic crisis in Europe**

WP 2009.01

Janine Leschke and Andrew Watt

### **Job quality in Europe**

WP 2008.07

Magdalena Bernaciak

### **Labour cooperation or labour conflict in the enlarged EU? Trade union responses to the rise of the automotive industry in Central-Eastern Europe**

WP 2008.06

François Rycx, Ilan Tojerow and Daphné Valsamis

### **Wage differentials across sectors in Europe: an east-west comparison**

WP 2008.05

Maarten Keune

### **Between innovation and ambiguity – The role of flexicurity in labour market analysis and policy making**

WP 2008.04

Janine Leschke and Andrew Watt, with Mairéad Finn

### **Putting a number on job quality? Constructing a European Job Quality Index**

WP 2008.03

Marton Kovacs

### **How do trade unions interact with the European Parliament?**

WP 2008.02

Maarten Keune

### **EU enlargement and social standards: exporting the European Social Model?**

WP 2008.01

Reiner Hoffmann and Otto Jacobi

### **Bridging gaps – Strengthening Social Europe**

WP 2007.04 (EN, DE)

Béla Galgóczi, Maarten Keune and Andrew Watt

### **Relocation: Challenges for European trade unions**

WP 2007.03

Thomas Blanke and Jürgen Hoffmann  
**Towards a European Social Model Preconditions, difficulties and prospects of a European social policy**  
WP 2007.02

Maarten Keune and Maria Jepsen  
**Not balanced and hardly new: the European Commission's quest for flexicurity**  
WP 2007.01

Pragma Consulting  
**Acquis Communautaire related to pensions**  
DP 2005.02

Béla Galgóczi, Maarten Keune and Andrew Watt  
**Relocation: Challenges for European trade unions**  
DP 2005.01

Mariachiara Esposito and David Mum  
**Pension funds in the European debate and within the multilevel decision-making of the European Union**  
DWP 2004.02.02

Malene Nordestgaard and Judith Kirton-Darling  
**Corporate Social Responsibility within the European sectoral social dialogue**  
DWP 2004.01.01

Jürgen Hoffmann  
**Co-ordinated continental European market economies under pressure from globalisation**  
DWP 2004.02.01

Marcus Kahmann  
**Changes in national trade union structures – Organisational restructuring by mergers in Central and Eastern Europe, Germany, the U.K., and Australia**  
DWP 2003.02.02

Marcus Kahmann  
**Trade unions and the growth of the information economy**  
DWP 2003.02.01

These publications can be downloaded free of charge from our website.  
Please visit: [www.etui.org/publications](http://www.etui.org/publications)

**European  
Trade Union Institute**

Bd du Roi Albert II, 5  
1210 Brussels  
Belgium

Tel.: +32 (0)2 224 04 70  
Fax: +32 (0)2 224 05 02  
etui@etui.org  
www.etui.org