L'UBT et la FGTB Métal sur la brèche pour une transition climatique **juste et sociale !**

Afin de maîtriser les pires conséquences du changement climatique, une réduction drastique des émissions de gaz à effet de serre s'impose au niveau mondial. L'Union européenne montre la voie et veut atteindre la neutralité climatique d'ici 2050. Pour réaliser cet objectif ambitieux, il faudra d'importants changements dans tous les domaines de la société, y compris dans les secteurs du transport et de l'industrie.

Nos secteurs du métal et du transport subiront une véritable révolution au cours des trente années à venir. Pensons par exemple aux poids lourds électriques, aux navires navigant à l'hydrogène ou encore à la production décarbonisée d'acier. Il va de soi que tous ces changements auront un impact important sur les travailleurs et plus particulièrement sur le contenu des fonctions et sur les compétences requises.

Les organisations syndicales ont la mission cruciale de veiller à ce que la transition climatique soit une transition juste et sociale, qui ne doit pas seulement bénéficier au climat mais aussi aux hommes. Elle doit être source d'opportunités pour des emplois durables, faisables et décemment rémunérés. À cet égard, la concertation sociale, des pouvoirs publics qui jouent un rôle d'orientation et une sécurité sociale forte seront des facteurs cruciaux.

Nous sommes allés voir de plus près quelques professions dans le métal et le transport.

> Il est de notre devoir de veiller à ce que personne ne soit laissé au bord du chemin. Au sein des organes de concertation, nous mettons l'accent sur l'aspect humain et sur la faisabilité du travail.

Tom Debaere, délégué principal de la FGTB Métal

Le constructeur de bus

Une des entreprises métallurgiques où la transition vers la durabilité se déroule à une allure vertigineuse est la firme VDL Bus de Roulers. Au cours des cinq dernières années, l'usine est passée complètement de la fabrication de bus roulant au diesel à des bus électriques et hybrides. Ce changement a posé une série d'importants défis, explique Tom Debaere, délégué principal de la FGTB Métal : « *Les compétences requises de la part des travailleurs ont complètement changé. Dans le passé, nos bus étaient fabriqués par des mécaniciens, aujourd'hui, ils le sont par des électriciens et des programmeurs. Une grande partie du personnel a dû suivre un recyclage fondamental au cours des dernières années, d'autres ont quitté l'entreprise et ont trouvé un emploi ailleurs.* »

C'est surtout la rapidité du changement qui est impressionnante, selon Tom : « *Il ne faut pas sous-estimer cette évolution. La manière de travailler a totalement changé en un très court laps de temps. On remarque quelques réticences surtout chez les travailleurs plus âgés. Ils doivent en effet se réinventer complètement. Ces changements rapides — combinés avec la flexibilité demandée — ont provoqué aussi des problèmes psychologiques chez certains collègues, certains se sont même retrouvés au bord du burnout.* »

Il est donc essentiel pour une organisation syndicale de suivre la situation de très près, de prendre le pouls des travailleurs et d'informer la direction de leur vécu : « *Pour nous, il est important d'être associés de près à cette transition. Les travailleurs sont obligés d'apprendre beaucoup de choses nouvelles et le contenu des fonctions change fondamentalement. Il est de notre devoir de veiller à ce que personne ne soit laissé au bord du chemin. Au sein des organes de concertation, nous mettons l'accent sur l'aspect humain et sur la faisabilité du travail.* »

Malgré tous les défis, Tom estime que VDL Bus a fait le bon choix d'opter résolument pour l'électrique : « *Bien sûr, c'est important pour le climat, mais nous constatons aussi un effet positif sur l'emploi. Actuellement, l'entreprise occupe trois cent travailleurs de plus qu'il y a cinq ans. Et bientôt, nous déménagerons vers une usine flambant neuve située un peu plus loin. Ce sera une usine respectueuse de l'environnement, équipée de panneaux solaires et d'un approvisionnement durable en eau. Nous ne voulons pas seulement produire des bus verts, nous voulons aussi être une usine verte. Voilà l'avenir vers lequel nous devons évoluer.* »

Le chauffeur de taxi

L'impact de la politique climatique se fait sentir également dans les secteurs du transport. Dans les années à venir, les automobiles, les camions et les navires devront réduire drastiquement leur impact CO_2. Ce sera le cas également dans le secteur des taxis. Nous en avons discuté avec Erik Maes, un collègue de l'UBT qui suit le secteur : « *Le verdissement des entreprises de taxi est assurément un thème d'actualité. Depuis 2020, tous les taxis doivent répondre à un ecoscore, limitant la quantité de CO_2 émise par kilomètre. Et la semaine dernière, le gouvernement fédéral a décidé de démanteler progressivement le système de la réduction des accises sur le diesel professionnel pour les firmes de transport.* »

Pour cette raison, les entreprises de taxi passent de plus en plus souvent à l'achat de véhicules électriques et hybrides, poursuit Erik : « *C'est bien entendu nécessaire pour atteindre les objectifs climatiques. Il y a cependant quelques points d'attention pour nos chauffeurs. Aujourd'hui, il n'y a pas assez de bornes de recharge. Le gouvernement flamand prévoit des investissements, mais cela prend beaucoup trop de temps. La situation de devoir chercher une demi-heure pour trouver une borne pour recharger n'est guère idéale. Par ailleurs, l'autonomie des voitures électriques est encore relativement limitée par rapport aux voitures à essence ou au diesel. Voilà une série d'éléments qui devront être améliorés à terme.* »

Le travail du chauffeur de taxi ne change pas vraiment à cause de la transition climatique, souligne Erik : « *Il n'y a pas de grandes différences entre conduire une voiture au diesel ou une voiture électrique, le travail reste le même. Mais n'oublions pas que les entreprises de taxi occupent aussi des travailleurs chargés de l'entretien ou de la réparation des taxis. Pour ces derniers, l'impact est beaucoup plus grand. Ils doivent en effet apprendre à travailler en toute sécurité avec des voitures hybrides ou électriques.* »

Erik attire encore notre attention sur un important groupe de taximen qui travaillent comme indépendants : « *Pour eux, l'achat d'un véhicule nouveau et écologique est un investissement coûteux. C'est un facteur dont nous devons tenir compte. C'est une bonne chose que les règles soient renforcées, mais tout le monde ne dispose pas des moyens nécessaires. C'est le cas également d'autres investissements liés au climat, comme l'isolation des habitations ou l'achat de panneaux solaires. Les pouvoirs publics ont un rôle important à jouer ici. La transition ne pourra réussir que si personne n'est laissé au bord du chemin.* » ■