



COLLECTION
DÉBATS ET DOCUMENTS
MARS 2018

9

MOBILITÉ DURABLE

UN APPEL AUX DÉCIDEURS EUROPÉENS

PAT COX
PATRICK OLIVA
VINCENT KAUFMANN
NIKLAUS LUNDSGAARD-HANSEN
ANDER AUDIKANA
LEO HUBERTS
RAPPORTÉ PAR EVA PAUL



FONDATION
JEAN MONNET
POUR L'EUROPE

Mobilité durable

Un appel aux

décideurs européens

Pat Cox
Patrick Oliva
Vincent Kaufmann
Niklaus Lundsgaard-Hansen
Ander Audikana
Leo Huberts
Rapporté par Eva Paul



Référence bibliographique

Cox, Pat; Oliva, Patrick; Kaufmann, Vincent; Lundsgaard-Hansen, Niklaus; Audikana, Ander et Huberts, Leo: *Mobilité durable, Un appel aux décideurs européens*, Lausanne, Fondation Jean Monnet pour l'Europe, Collection débats et documents, numéro 9, mars 2018.

Le présent rapport se base sur le travail d'un groupe d'expertise créé et soutenu par la Fondation Jean Monnet pour l'Europe entre juillet 2016 et décembre 2017. Les points de vue et opinions exprimés dans le présent rapport sont ceux des auteurs et n'engagent pas la Fondation comme institution.

La Fondation tient à remercier tout particulièrement Monsieur Bertrand Leclair pour sa relecture et d'avoir mis sa plume au service de ce manifeste.

Avec le généreux soutien de Sustainable Nation Ireland.

Pour une mobilité durable en Europe

Principaux défis en matière de mobilité durable

POLITIQUE

Nécessité de faire émerger un noyau de pays prêts à partager le leadership pour engager l'Europe dans la voie d'une transformation rapide. Assurer la cohérence et la synergie des politiques publiques sur l'espace européen.



ÉCONOMIQUE

Besoin de doter l'Europe des nouvelles filières énergétiques et industrielles nécessaires à la transformation, assurant son indépendance énergétique et la compétitivité de ses produits et services au service de l'emploi.



SOCIAL

Volonté de bâtir une meilleure équité territoriale dans l'accès aux services et de s'attaquer aux nuisances urbaines pour offrir une qualité de vie nettement améliorée en milieux ruraux et urbains. Innover dans la mobilité de proximité.



ENVIRONNEMENT

Accélérer l'atténuation des émissions de GES et l'adaptation des infrastructures au réchauffement climatique. Associer à la dynamique de l'accord de Paris une pratique accélérée de l'économie circulaire et de l'élimination progressive des substances toxiques pour la biosphère.



Des solutions adaptées

	Social	Environnement	Politique	Economique
Nouveaux modèles urbains	✓	✓		
Adaptation des infrastructures		✓		✓
Développement des réseaux ruraux	✓		✓	
Déploiement d'instruments économiques			✓	✓
Réduction des déplacements inutiles	✓	✓		
Développement des énergies bas-carbone		✓		✓
Défragmenter les chaînes de production		✓		
Améliorer l'efficacité modale		✓		✓

Niveaux d'incidence:

Elevé Bon Suffisant

Avant-propos

Tourné vers l'avenir, ce manifeste s'adresse à tous les décideurs européens, qu'ils appartiennent au monde politique, à l'univers associatif ou au secteur privé, qu'ils exercent à l'échelle du continent, des nations, des villes ou du monde rural.

Il s'agit en effet de convaincre l'ensemble des acteurs européens du secteur de la mobilité: la nécessité d'anticiper les évolutions rendues inévitables par l'urgence climatique est également d'ordre économique et social. Inscire le transport au cœur du projet de la nouvelle économie décarbonée, tel que formulé par l'Accord de Paris en 2015, est à même de créer d'immenses opportunités pour faire de la lutte contre le réchauffement climatique le levier de formes inédites de croissance et de qualité de vie, ce d'autant plus que nous entrons dans la 4e révolution industrielle, celle de la digitalisation. L'innovation en la matière ne pourra que bénéficier à l'ensemble du tissu économique et social européens – pour peu que ses décideurs parviennent à précéder les changements plutôt que de les suivre, sinon les subir.

Certains progrès ont certes eu lieu ces dernières années sur le plan de la décarbonation des transports. Souvent isolés dans leurs effets, ou simplement trop incrémentaux, juxtaposés et dépourvus de vision globale, ces progrès sont toutefois insuffisants. Il reste à les consolider si nous voulons que l'Europe s'affirme vraiment comme le moteur d'une politique planétaire visant à établir les conditions d'une mobilité durable et efficace. Alors que le gouvernement de Donald Trump a engagé le retrait américain de l'Accord de Paris en juin 2017, et que les récents sommets environnementaux ont mis en avant le retard collectif déjà pris dans l'atteinte des objectifs¹, le continent européen se doit d'assumer un leadership mondial. En mobilisant l'Union européenne (UE), l'Espace économique européen (EEE) et l'Association européenne de libre-échange (AELE), le continent peut en tirer le double bénéfice de concourir à un monde assaini tout en dynamisant son économie et en établissant, notamment, plus d'équité territoriale pour ses citoyens.

Rappelons que, signé en 2015 comme aboutissement de la COP21, l'Accord de Paris a permis à 195 pays, plus l'UE, de prendre un engagement commun à contenir le réchauffement climatique « *nettement en dessous de 2° C* par rapport aux niveaux préindustriels ». Les opinions publiques, dans leur majorité, sont désormais sensibilisées à la nécessité d'y parvenir; il reste à les convaincre de l'intérêt qu'elles peuvent y trouver en termes de qualité et de niveau de vie, tout particulièrement dans le domaine de la mobilité et de ses impacts.

Concerné au premier chef par la nécessité de décarboner, car il dépend encore à 96 % du pétrole sur l'ensemble du globe, le secteur des transports de personnes et de biens est actuellement responsable de quelque 7,7 Gt annuelles mondiales d'émissions en équivalent CO₂ (CO₂éq). Il est d'autant plus urgent d'aiguiser la réflexion sur la mobilité à l'échelle européenne qu'elle présente au moins quatre dimensions :

1. **Le respect de l'Accord de Paris.** Celui-ci doit rester le cadre et le point d'origine de notre réflexion. L'UE en est d'autant plus consciente qu'elle a su esquisser un leadership européen dès la phase préparatoire de l'accord, présentant de nombreuses initiatives à valeur d'exemple avant même sa signature. En ayant été, depuis, le tout premier pays à déposer ses INDCs (Intended Nationally Determined Contributions) auprès de l'ONU, la Suisse a aussi fait preuve d'une volonté particulièrement vertueuse. Il reste cependant crucial de veiller à tenir les engagements pris par l'ensemble des partenaires européens.
2. **La santé économique de l'Europe.** C'est aussi parce qu'il constitue un secteur fondamental de l'économie européenne que le transport doit se modifier en profondeur et à l'échelle du continent. Les mutations nécessaires concernent non seulement les moyens de transport, mais également les industries et les infrastructures dont ils dépendent. À condition d'être la première entité à enclencher cette transformation pour elle-même, l'Europe peut s'offrir la possibilité

1 William J. Ripple, Christopher Wolf, Thomas M. Newsome, Mauro Galetti, Mohammed Alamgir, Eileen Crist, Mahmoud I. Mahmoud et William F. Laurance, « Le cri d'alarme de quinze mille scientifiques sur l'état de la planète », *Le Monde*, 13.11.2017 Disponible sur http://www.lemonde.fr/planete/article/2017/11/13/le-cri-d-alarme-de-quinze-mille-scientifiques-sur-l-etat-de-la-planete_5214185_3244.html

d'inventer les modèles et standards de demain, à l'échelle de la planète. À l'inverse, si elle ne le fait pas, il est indispensable de prendre conscience de la dépendance qui pourrait en résulter, qui se doublerait d'un coût économique et social dramatique.

3. **La nécessité d'un développement plus équitable du territoire.** La volonté de réduire les inégalités entre les populations disposant ou non d'un accès aisé aux réseaux de transport a été maintes fois exprimée par les textes de l'UE. Viser une plus grande équité entre populations urbaines et rurales est un enjeu politique fort. Cet objectif est aujourd'hui davantage à notre portée, avec tous les bénéfices qui s'y rattachent, à la condition d'oser envisager certaines évolutions radicales permises par les technologies nouvelles.
4. **L'aspiration à une meilleure qualité de vie urbaine.** Le transport a une importance cruciale dans les zones urbaines où, malgré son rôle vital, il entraîne nombre de nuisances et de stress qu'il convient de juguler, qu'il s'agisse du bruit et des conséquences sanitaires de la pollution ou de la congestion urbaine qui les aggrave. Cette problématique est d'autant plus importante que le taux d'urbanisation des vingt-huit pays de l'Union européenne, de la Suisse et de la Norvège est de plus de 70 %, une proportion en constante augmentation.

Ouvrant la voie à une discussion transparente entre les partenaires européens, l'Accord de Paris permet donc d'espérer l'émergence d'une réflexion collective sur la transformation de la mobilité des personnes et du transport des biens, en y intégrant les perspectives inédites qu'offrent la digitalisation et la décentralisation des sources énergétiques. Cette réflexion collective n'a été, jusqu'ici, qu'effleurée. Cela fait pourtant quarante-cinq ans que l'Europe, brutalement confrontée au choc pétrolier de 1973, a pu réfléchir à la fragilité et aux conséquences géostratégiques perverses d'un système économique basé sur les ressources fossiles.

La question d'une diversification énergétique de l'industrie du transport a certes mis longtemps à émerger, mais il est aussi rétrospectivement étonnant de constater que les questions sociétales, économiques et politiques liées à la mobilité soient si longtemps restées dans l'ombre : force est de reconnaître que la volonté d'instaurer une dynamique européenne innovante des transports s'est souvent

heurtée aux préventions et aux cultures conservatrices des États européens. Chaque État a développé une perception propre de cet enjeu éminemment politique, dont les répercussions sont économiques, mais aussi stratégiques, et qui a été conditionnée par les spécificités nationales. Là où le maillage territorial français est fortement centralisé - toutes les voies routières et ferroviaires convergeant à Paris - l'Allemagne a développé un important transport fluvial du fait de l'importance géographique et économique du Rhin, tandis que les ports maritimes ont joué un rôle primordial dans l'économie d'échange intercontinentale développée très tôt par la Grande-Bretagne et les Pays-Bas.

La question des transports a été au cœur du projet européen dès la signature en 1951 du traité liant les six pays fondateurs de la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA) : la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne. Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, la volonté première était d'instaurer un climat de paix pérenne, grâce à un maillage des territoires et des intérêts européens qui rendent impensable une nouvelle guerre.

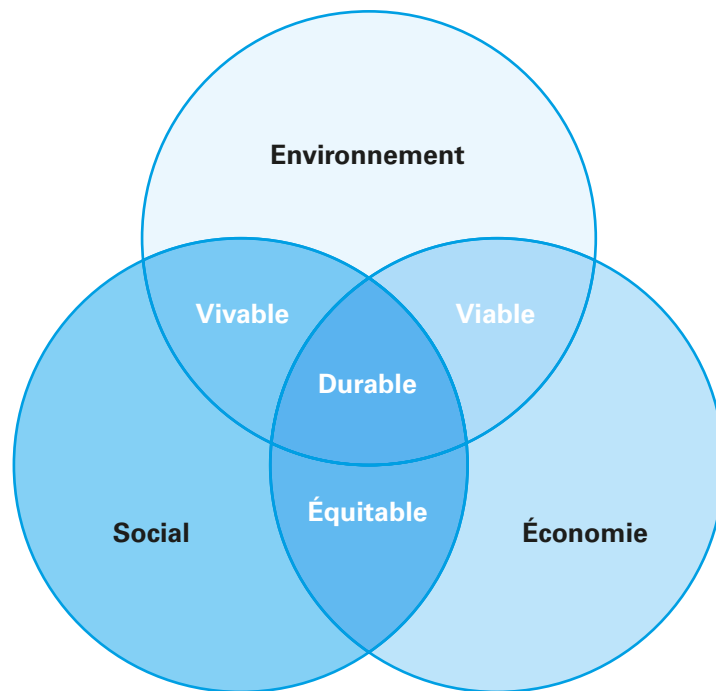
Six ans plus tard, en 1957, le traité de Rome instituant la Communauté économique européenne a enclenché la mise en œuvre du marché commun des transports : la mobilité s'imposait de fait comme une question d'autant plus cruciale que les quatre libertés fondamentales promues par la CEE, ancêtre direct de l'actuelle Union européenne, concernent la circulation des personnes, des biens, des marchandises et des services.

Le sujet est complexe et la marge de progrès est vaste, même si l'Europe est l'un des continents les mieux équipés au monde en matière de transports et de possibilités intermodales (usage séquentiel et coordonné des différents modes de transport, routier, ferroviaire, aérien, maritime ou fluvial). L'harmonisation des politiques nationales au service d'une transformation profonde, une véritable *transition mobilité* est un enjeu d'autant plus crucial que l'on voit bien comment s'impose ici la nécessité de sortir de problématiques conjointes : une mutation réussie des transports en Europe est aussi le gage d'un engagement contre la tentation du repli et de la fermeture qui a gagné une partie non négligeable de la population européenne ces dernières années. Œuvrer à la mise en place d'objectifs communs pour le développement de transports durables et efficaces, c'est aussi relancer la dynamique européenne et la nourrir de projets d'avenir.

Sur le plan sociétal, une politique des transports renouvelée et vertueuse nécessite des actions à long terme dont certaines auront des incidences manifestes sur la vie quotidienne. Cependant, la nécessaire adhésion des citoyens européens à ce processus ne peut que se renforcer lorsque celui-ci entraîne une amélioration rapidement perceptible au quotidien : en termes de qualité de l'air, de bruit, de sécurité et de complémentarité des modes de transports ou encore de décongestion des villes, pour s'en tenir aux dimensions les plus immédiates.

A l'heure de la 4e révolution industrielle, cette mutation impliquera grandement le secteur privé, appelé à jouer un rôle moteur dans le développement d'une stratégie des transports non seulement

durable, mais économiquement viable, dans un contexte de concurrence redoutable. La vision défendue ici se veut génératrice d'une croissance économique saine, reposant sur les trois piliers du développement durable : social, environnement, économie. Elle appelle des décisions politiques fortes et des investissements économiques suffisamment conséquents pour porter l'innovation requise. Il ne s'agit pas uniquement de tourner définitivement la page de l'hyper dépendance aux énergies fossiles, mais d'en ouvrir une nouvelle, qui ne sera brillante pour l'Europe qu'à condition de ne pas se mettre en position de subir la dictée : un risque à ne pas sous-estimer au regard des initiatives transformatrices qui ont lieu sur le continent asiatique en particulier.



Éléments contextuels

En matière de mobilité des personnes et de fret, la situation est loin d'être homogène sur l'ensemble du continent européen. Les différences géographiques provoquent des besoins distincts selon les pays européens : l'arc rhénan a produit des formes d'organisation de la mobilité qui ne correspondent pas aux besoins exprimés par des pays plus périphériques, sans parler des territoires insulaires. La présente réflexion, loin d'ignorer ces spécificités, veut au contraire les intégrer : repenser la mobilité selon des critères de durabilité et d'accessibilité aura nécessairement des conséquences sur le maillage territorial de l'Europe, et il convient de les anticiper.

UN CONTEXTE POLITIQUE

a. Un besoin d'actions dynamiques des dirigeants européens

Un constat s'impose : malgré son importance déterminante dans la construction européenne, le secteur des transports n'apparaît pas aujourd'hui au premier plan des préoccupations de l'UE en matière de décarbonation. Pour autant, des objectifs ambitieux ont été fixés dès la parution en 2011 du Livre blanc intitulé « *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources* »². Ce dernier visait à une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports d'ici à 2030 pour atteindre une réduction de l'ordre de 60 % à l'horizon 2050, le niveau de 1990 étant adopté comme référent. En juillet 2016, la Commission européenne a réaffirmé ces objectifs en rendant publique « *Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions* »³, présentant une série d'actions susceptibles d'accélérer la transition vers une mobilité durable. Adopté un an plus tard, en novembre 2017, le paquet « *Mobilité et changement climatique* »⁴ comprend plusieurs mesures destinées à « consolider le premier rang mondial de l'UE dans le domaine des

véhicules propres » : il fixe de nouveaux objectifs en matière d'émissions moyennes de CO₂ de l'ensemble de la flotte de voitures particulières et de camionnettes neuves de l'UE, qui s'appliqueront à partir de 2025. Par ailleurs, de nouvelles stratégies sont mises à l'étude depuis 2015 afin d'améliorer la connexion et l'interopérabilité des grands axes de circulation au moyen notamment de « corridors européens »⁵. Enfin, reconnaissons que la Commission européenne a fourni de gros efforts en matière de financement de recherches qui, malheureusement, n'ont pas souvent dépassé le stade du prototype ou projet-pilote.

Il serait donc fallacieux d'affirmer que l'Europe se désintéresse de la nécessaire mutation de la mobilité. Il semble cependant que la tendance soit allée à l'empilement d'objectifs : de nouveaux objectifs ambitieux ont ainsi été affirmés avant même qu'aient pu être atteints les précédents. Au plan politique, la réflexion qui s'impose doit dès lors impliquer la méthode de travail ; les décideurs doivent s'unir autour d'une véritable politique de transformation afin de dépasser le stade de l'incrémentation, qui renouvelle davantage les objectifs eux-mêmes que les effets réellement produits et se contente en réalité d'améliorer l'existant sans le modifier profondément.

Reste qu'un second constat vient tempérer le premier : manifestement, un cap a été franchi ces dernières années dans la prise de conscience de l'urgence climatique. Il existe aujourd'hui de plus en plus de voix pour réclamer un passage à l'acte. Non seulement certaines grandes villes poussent au changement (voir ci-après), mais des gouvernements nationaux s'impliquent davantage d'année en année. Précédés par la Suisse, les États européens ont tous déposé leurs premières NDC's (*Nationally Determined Contributions*) à la suite de l'accord de Paris – comme 167 des 195 pays signataires à ce jour⁶ ; par une décision de son parlement en juin 2016, la Norvège, plus gros producteur européen d'hydrocarbures, a quant à elle décidé à la suite de

2 Commission européenne. *Livre Blanc, Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*. Bruxelles 2011.

3 « *Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions* », COM (2016) 501, juillet 2016 <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/FR/1-2016-501-FR-F2-1.PDF>

4 La Commission adopte le paquet sur la mobilité et le changement climatique, 8 novembre 2017 https://ec.europa.eu/commission/news/commission-adopts-mobility-and-climate-change-package-2017-nov-08_fr

5 *Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 61/2010/EU, OJ L 348, 20.12.2013, p. 1–128*

6 Nationally Determined Contributions per country <http://www4.unfccc.int/ndcregistry/Pages/All.aspx>

l'Accord de Paris de viser la neutralité carbone dès 2030 (Zéro Émission Nette), devançant de vingt ans l'objectif initialement programmé pour 2050⁷.

b. Les villes européennes, porteuses de vision

Plusieurs grandes villes européennes s'engagent concrètement dans la décarbonation ; en quête d'innovation en matière de mobilité, au service de leurs habitants, elles sont porteuses d'initiatives déterminantes. À ce jour, nombre d'entre elles ont créé ou prévoient la création de zones dites « *Low Emission Zones* » (LEZ, dans lesquelles les mobilités douces et non polluantes sont favorisées, avec un accès limité aux véhicules polluants, en vue d'améliorer la qualité de l'air), et certaines prévoient une prochaine entrée en vigueur de « *Ultra Low Emission Zone* » (ULEZ) voire de « *Zero Emission Zones* » (ZEZ). À titre d'exemples, Londres sera ULEZ en 2019, Copenhague ZEZ en 2025. Les choses peuvent aller très vite ! Là encore, Oslo a annoncé de nombreuses mesures de transformation urbaine très ambitieuses dans le but de réduire de 50% en quatre ans seulement les émissions de gaz à effet de serre, afin d'atteindre une réduction de 95% dès 2030⁸. Encourageant et développant la mobilité douce, la capitale norvégienne prévoit de fermer totalement le centre-ville aux voitures et de multiplier aux alentours les restrictions au stationnement des véhicules.

Structurantes et créatives dans leur engagement écologique, des initiatives de ce type apparaissent un peu partout en Europe, allant de la multiplication des zones piétonnes ou cyclables à l'interdiction programmée du diesel, à la promotion de l'autopartage, etc.

Si la plupart de ces initiatives restent locales, d'autres au contraire commencent à s'appuyer sur un réseau international excédant les limites du continent, comme on l'a vu en octobre 2017 : à l'occasion du sommet annuel Together4Climate qui se tenait à Paris, douze grandes villes du C40 (réseau de 91 métropoles, actuellement présidé par la maire de

Paris Anne Hidalgo) ont partagé leur engagement de faire d'ici 2030 d'une partie importante de leurs centres-villes des « zones à zéro émission »⁹. Pas moins de cinq de ces douze métropoles sont européennes : Paris, Londres, Barcelone, Copenhague et Milan se sont engagées aux côtés de Quito, Vancouver, Mexico, Seattle, Le Cap, Los Angeles et Auckland.

Accélération la dynamique du changement, ces engagements démontrent qu'il existe désormais un espace politique permettant d'élaborer des modèles appropriés. On peut cependant regretter qu'aucune coordination européenne n'accompagne cette éclosion d'initiatives afin de favoriser un effet d'entraînement, qu'il ne faut d'ailleurs pas limiter aux métropoles. Les initiatives intergouvernementales sont de fait trop peu nombreuses malgré la Semaine européenne de la mobilité¹⁰, qui a lieu chaque année dans les villes souhaitant s'y associer (elles ont été 2526 en 2017, dont 542 décrétées « *Golden Participants* » pour avoir satisfait à deux critères supplémentaires : adopter une mesure pérenne en faveur de la mobilité douce ou durable et mettre en place une journée sans voiture). On peut noter que, si les pays les plus impliqués dans cette action européenne restent d'année en année l'Autriche, l'Espagne et la Hongrie, plusieurs pays de l'Est européen ont été particulièrement mobilisés l'an dernier, parmi lesquels la Pologne ou la Roumanie.

Il serait d'autant plus important que l'UE accompagne le changement de paradigme initié par les grandes villes que le maillage territorial est en jeu : laisser se développer une transition à plusieurs vitesses en fonction des contextes politiques locaux risquerait de laisser pour compte de larges zones d'habitation et des pans entiers de la population. On retrouve ici la question de l'équité face à une mobilité bien comprise, condition *sine qua non* à une meilleure répartition des populations et du dynamisme économique sur les territoires – sans même évoquer le danger qu'il y aurait à laisser se développer un sentiment de relégation (il suffit de comparer la carte des votes populistes en Europe avec un état des lieux des transports, en termes de densité et de qualité, pour s'en convaincre).

7 Sciences et Avenir avec AFP, « La Norvège vise la neutralité carbone dès 2030 », *Sciences et Avenir*, 17.06.2016 https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/pollution/la-norvege-vise-la-neutralite-carbone-des-2030_18708

8 Anne-Françoise Hivert, « A Oslo, un horizon sans voiture et sans carbone », *Le Monde*, 11.04.2017 Disponible sur http://www.lemonde.fr/planete/article/2017/04/11/a-oslo-un-horizon-sans-voiture-et-sanscarbone_5109173_3244.html

9 Laetitia Van Eeckhout, « Treize grandes métropoles veulent devenir des territoires sans énergies fossiles d'ici à 2030 », *Le Monde*, 23.10.2017. Disponible sur http://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2017/10/23/treize-grandes-metropoles-veulentdevenir-des-territoires-sans-energie-fossile-d-ici-a-2030_5204747_4811534.html

10 <http://www.mobilityweek.eu>

c. Vers un modèle européen ?

Dans un contexte économique globalisé, la transition harmonieuse vers l'économie durable des transports ne peut qu'être profitable à l'Europe, mise *de facto* en position de leadership mondial par le recul du gouvernement américain en ce domaine. Encore faut-il réussir à concourir collectivement à l'élaboration d'un marché en expansion, et de nouvelles cultures comportementales à l'échelle du continent.

Depuis 1957, les stratégies européennes ont évidemment évolué, prenant peu à peu en compte la nécessité d'harmoniser l'Europe des transports et d'accompagner l'émergence d'un modèle durable. Mais à l'heure des choix politiques déterminés, parfois sous pression, cette nécessité est trop souvent reléguée au second plan au profit d'un objectif premier qui reste l'efficacité du système des transports au sein du marché commun européen¹¹. Il faut cesser d'opposer ces deux objectifs pour les concilier dès à présent : si l'efficacité est vitale – la construction européenne et la coopération interétatique reposant sur la prospérité – l'Europe ne pourra se maintenir à moyen et long terme comme zone enviable du monde qu'à condition d'intégrer le changement de paradigme appelé par les populations. La question est d'autant plus sensible que, resté largement dépendant des énergies fossiles, le secteur des transports est contraint à opérer une transformation systémique au moment même où il fait face à une concurrence redoutable qui risque de s'accroître. Là encore, l'enjeu est collectif, et seule une coordination à l'échelle européenne pourra permettre d'aller aussi vite et loin que nécessaire dans la transformation.

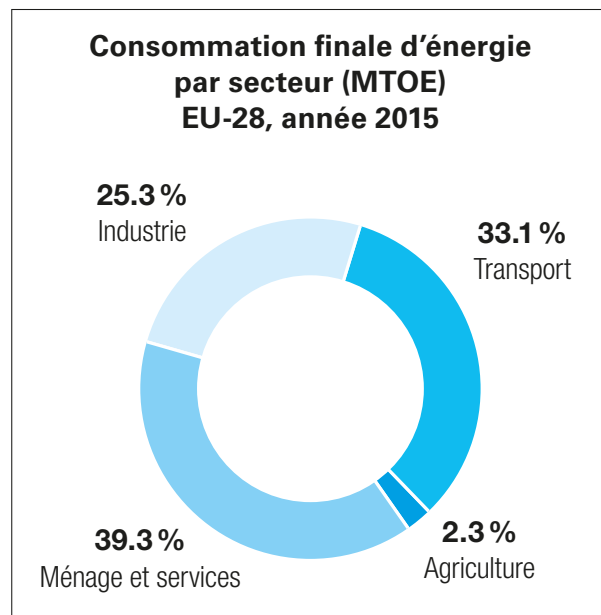
ÉLÉMENTS STATISTIQUES

a. Énergie et environnement

Selon les statistiques européennes, publiées en 2016, les émissions de gaz à effet de serre au sein de l'UE-28 ont atteint en 2014 les 4'282 MtCO₂éq (million de tonnes en CO₂ équivalent)¹², dont 23,2 % sont imputables au secteur des transports (personnes et marchandises). En 2015, les transports

représentaient 33,1 % de la consommation totale en énergie. Cela fait de ce secteur le deuxième plus gros consommateur d'énergie derrière les ménages et services (39,3 %), mais devant l'industrie (25,3 %) et l'agriculture (2,3 %)¹³.

Selon les sources, on estime qu'au sein du secteur, le transport des personnes représente environ deux tiers de la consommation et celle des marchandises le tiers restant, soit respectivement 20 % et 10 % de la consommation totale en énergie. À titre d'exemple, l'un des rapports thématiques issus des Assises de la mobilité avançait la répartition suivante dans le cas de la France : « les émissions de gaz à effet de serre (GES) du transport routier (126 MtCO₂éq en 2015), très dépendant des carburants fossiles, représentent 95 % des émissions de GES du secteur. Les véhicules particuliers émettent plus de la moitié des émissions de GES du transport routier, les véhicules utilitaires légers émettent 20 % des émissions de GES du transport routier et les véhicules lourds un peu plus de 20 % »¹⁴.



Entre 2014 et 2015, le transport de personnes a augmenté de 2,6 % et le fret de 1,2 %¹⁵ pour atteindre respectivement 6'477 millions de personnes par kilomètre et 3'514 millions de tonnes par kilomètre. Il est particulièrement intéressant de constater que le fret, en constante augmentation depuis 1995, a connu entre 2008 et 2009 une chute de 15 % liée

11 À la vue du chapitre 2 : « Croissance des transports et appui à la mobilité, tout en atteignant l'objectif de réduction de 60 % des émissions »

12 European Commission (2016). *Statistical pocketbook*, EU transport in figures, p. 124

13 European Commission (2017). *Statistical pocketbook*, EU transport in figures, p. 121

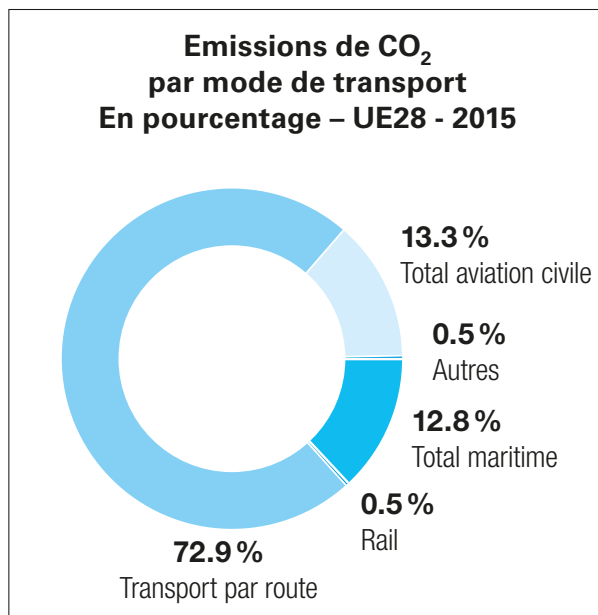
14 « Pour des mobilités plus propres », rapport de l'atelier thématique dirigé par Patrick Oliva, daté du 6-12-2017

15 European Commission (2017). *Op. cit.*, p. 21 et 34

à la crise économique. Cela renforce le constat d'une corrélation directe entre vitalité des transports et création de richesse économique, quand bien même il reste difficile d'affirmer dans quelle mesure l'amélioration des transports est génératrice d'un accroissement du PIB ou, à l'inverse, l'accroissement du PIB d'un pays provoque une augmentation des transports.

On remarque également que les flottes de véhicules augmentent encore plus rapidement que les effets du progrès technique des véhicules sur la décarbonation, ce qui risque de s'amplifier en l'absence de mesures énergétiques.

Le transport routier (personnes et marchandises), qui reste largement dominant, est globalement le plus émetteur : il serait responsable de 72,9% du total des émissions de gaz à effet de serre imputables à l'ensemble des transports, contre 13,3% pour le trafic aérien et 12,8% pour le trafic maritime¹⁶. Le rail est en revanche le moins émetteur (voir ci-après).



Ces quelques éléments donnent la mesure du défi que représentent les transports dans la question énergétique et environnementale en Europe. Cependant, il convient de ne jamais négliger le fait que le transport est toujours une demande dérivée. On ne se déplace pas pour le simple plaisir de se mouvoir, mais pour atteindre une destination choisie ou pour répondre à un besoin économique ou commercial. À cantonner la recherche de solutions spécifiques au secteur lui-même, on risquerait d'en réduire la portée ; le besoin de déplacement est lui aussi susceptible d'évolutions

ou de rationalisation. C'est tout l'enjeu des systèmes TDM (*Transport Demand Management*) qui se développent aujourd'hui. Traditionnellement fondé sur une économie de l'offre (et de l'offre de masse), le secteur opère depuis quelques années, notamment sous la poussée du numérique, mais également du fait de l'évolution des usages, une sorte de « mue » vers une économie de la demande, plus diversifiée, faisant intervenir une multiplicité d'acteurs pour des « solutions sur mesure ».

Au prisme des différentes études réalisées en matière de mobilité, les statistiques disponibles invitent à hiérarchiser les priorités dans cet ordre :

1. **Renouvellement de l'offre de transports** à l'échelle de la ville
2. **Amélioration de la mobilité pendulaire et de l'accès aux centres économiques** depuis les zones d'habitation périurbaines
3. **Rééquilibrage du transport commercial**, sachant que ce dernier est demandeur d'une flexibilité que la route lui offre mieux qu'aucun autre mode de transport.

b. Possibilités intermodales

Nous l'avons vu, plus encore pour les personnes que pour les marchandises, le transport routier reste très largement dominant en Europe, qui bénéficie pourtant d'infrastructures et de technologies particulièrement compétitives par rapport aux autres grandes régions du monde pour renforcer la complémentarité entre les différents modes de transport : au-delà des fortes disparités quantitatives entre les pays, tous les modes de transport sont développés à l'échelle du continent. À titre de comparaison, seule la Chine affiche un meilleur score que l'UE en nombre d'utilisateurs des chemins de fer (en millions par kilomètre). En revanche, on relèvera que l'UE figure seulement au quatrième rang pour le transport de marchandises par le rail, derrière la Russie, les USA et la Chine¹⁷.

Cette comparaison globale cache évidemment de grandes disparités : alors que le train est inexistant à Malte, faute d'infrastructure, le transport ferroviaire suisse est quasiment équivalent au transport routier en ce qui concerne les marchandises.

¹⁶ *Ibid.*, p.135

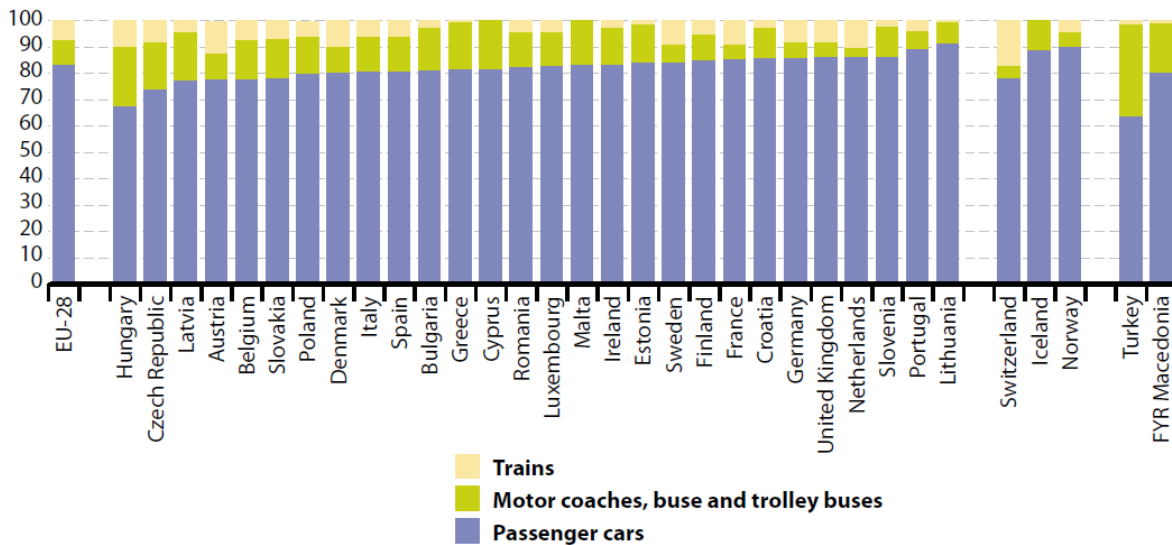
¹⁷ European Commission (2017). *Statistical pocketbook*, EU transport in figures, p. 34

Territoire montagneux placé au centre de l'Europe, la Confédération helvétique se révèle d'ailleurs un pays de transit ferroviaire intense et important pour l'ensemble du continent. Cette caractéristique a été au cœur de la négociation des premiers accords entre la Confédération et l'UE, dans les années 90: alors que la seconde désirait augmenter le tonnage des camions, la Suisse voulait continuer de miser

sur le transport combiné rail/ route afin de réduire le trafic de poids lourds, particulièrement nuisibles en montagne. Cette alternative l'a emporté, ce qui a d'ailleurs permis à la Suisse de s'affirmer comme un pays toujours plus innovant en matière de transfert modal de la route vers le rail. A contrario, d'autres pays comme l'Espagne, la Grèce ou l'Irlande présentent un évident potentiel d'amélioration.

Modal split of passenger transport by country 2013

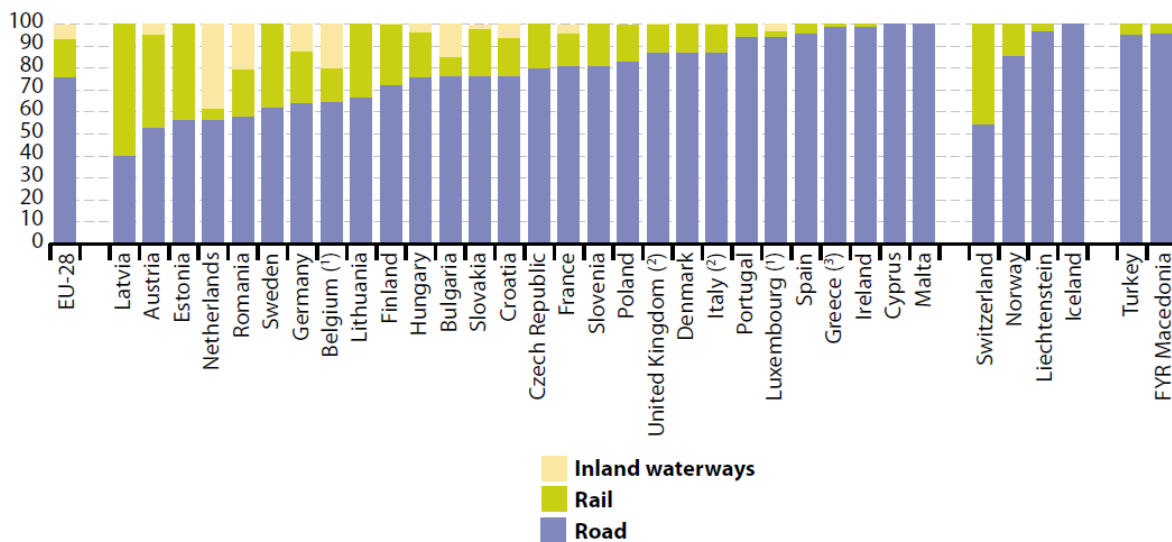
Source : Eurostat¹⁸



(¹) Estimated or provisional data for most Member States (too numerous to be listed).

Modal split of freight transport by country 2013

Source : Eurostat¹⁹



(¹) Estimated data (all modes). (²) Estimated or provisional data for inland waterways. (³) Estimated data for rail.

18 Eurostat, Statistics Explained, data from July 2015
http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Sustainable_development_-_transport

19 Eurostat, Statistics Explained, data from July 2015
http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Sustainable_development_-_transport

On relèvera encore que, globalement, le transport de marchandises recourt davantage au rail que celui des personnes: ce qui impose de remettre en question les habitudes de mobilité des personnes et les raisons de leur choix récurrent en faveur du déplacement individuel, sachant bien qu'il est parfois contraint.

Fort du « ciel unique européen », initié par les règlements européens de 2004, le transport aérien n'a cessé de prendre de l'ampleur au long des dernières années. Il faut cependant souligner que 75 % des échanges commerciaux entre l'Europe et les autres pays et 40 % du fret intra-européen passent par la mer, tandis qu'environ 400 millions de passagers empruntent les voies navigables européennes chaque année²⁰.

UN CONTEXTE SOCIAL

L'Europe déploie depuis sa fondation un projet de promotion de la mobilité. La notion même d'intégration européenne a été pensée dès l'après-guerre comme un processus de multiplication et d'approfondissement des échanges entre les populations des différents pays communautaires, ce qui entraîne nécessairement des déplacements physiques. Plus fondamentalement, l'UE prétend assurer l'intégration économique et sociale des citoyens grâce à la libre circulation tant des personnes que des biens, services et capitaux. La mobilité en somme a été considérée comme un gage d'avenir, promettant paix et prospérité au continent, une valeur intégratrice de rapprochement des peuples.

Ce modèle semble avoir atteint ses limites à la fin du siècle dernier: non seulement parce que la mobilité exige d'être pensée à nouveau pour des raisons environnementales, mais aussi parce que cette dynamique d'intégration européenne n'a pas réussi à contrecarrer les forces déstabilisantes générées par la globalisation, elle-même basée sur la libéralisation des flux économiques et financiers. Les discours protectionnistes, voire isolationnistes, résonnent avec force aux oreilles d'une partie grandissante des populations européennes, récusant

le bénéfice longtemps accordé à la notion de libre circulation. Lorsque le Royaume-Uni, pays à forte tradition libérale, en vient à provoquer un séisme en votant pour le Brexit, tout se passe comme si la mobilité et la mixité des populations était passée de solution à problème majeur au sein du Vieux Continent.

Repenser la mobilité, dès lors, n'a pas pour unique enjeu d'instaurer la durabilité dans le domaine des transports, mais de le faire sans ignorer ou aggraver les questions de cohésion sociale à l'échelle du continent. Ce contexte incite à hiérarchiser différemment les politiques prioritaires: il s'agit de privilégier les mesures visant à améliorer les conditions de transport à l'échelle locale plutôt que de miser en priorité sur les infrastructures nationales et internationales de transport rapide (plateformes aéroportuaires, lignes de chemin de fer à grande vitesse ou réseau autoroutier). C'est une question de qualité de vie au quotidien, évidemment, mais aussi et plus largement d'équité: on ne peut ignorer à ce propos les études de l'International Transport Forum (ITF) suggérant une corrélation directe entre les taux de chômage ou de pauvreté et l'accès aux réseaux de transport²¹. Un transport local adéquat facilite non seulement l'entrée ou le retour sur le marché du travail, mais également l'accès aux soins, à l'éducation, aux institutions politiques et culturelles et même la constitution d'un réseau social qui ne se limite pas au voisinage immédiat des individus.

De fait, les populations défavorisées se trouvent généralement reléguées en périphérie lointaine des centres urbains en raison du coût du logement dans les centres-villes. Mais ces quartiers périphériques se révèlent d'autant moins bien desservis par les transports publics que la pauvreté y domine. L'exemple de Clichy-sous-Bois, en France, où 40 % de la population vit sous le seuil de pauvreté tandis que le taux de chômage atteint les 23 %, est très frappant²²: alors que la ville est située à 23 kilomètres du centre de Paris et à une vingtaine de minutes de voiture en cas de circulation normale, le trajet pour s'y rendre en transport public nécessite plus d'une heure, voire une heure et demie, faute de liaison directe²³.

20 Politique des transports de l'UE
https://europa.eu/european-union/topics/transport_fr

21 *Income Inequality, Social Inclusion and Mobility*, ITF Roundtable 164, Leipzig 2017
<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/income-inequality-social-inclusion-mobility.pdf>

22 Voir <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=COM-93014>

23 « Emmanuel Macron, ne relancez pas la guerre entre les territoires », *Le Journal du Dimanche*, 22 octobre 2017
<http://www.lejdd.fr/jdd-paris/emmanuel-macron-ne-relancez-pas-la-guerre-entre-les-territoires-3470588>

Pour être spectaculaire, le cas de Clichy-sous-Bois est loin d'être isolé; d'autres études concernant la ville de Berlin constatent un lien semblable entre pauvreté et accès réduit à la mobilité dans les quartiers de Marzahn, Spandau ou Neukölln²⁴. Ces quartiers sont certes tous situés dans l'ancienne partie est-allemande de la ville, mais l'accès médiocre aux transports en commun qui les caractérise y accentue encore les problèmes de chômage et de pauvreté endémique sur les territoires de l'ex-République démocratique allemande. C'est toute la question du caractère «inclusif» des politiques d'aménagement des espaces urbains et périurbain qui est posée aujourd'hui.

À l'inverse, des études menées par l'UE montrent comment l'augmentation de la mobilité intraeuropéenne s'est accompagnée d'une décline du chômage dans plusieurs pays de l'Union²⁵: la concomitance entre le facteur mobilité et le facteur emploi joue à l'échelle continentale aussi bien qu'à l'échelle locale. Il ne s'agit donc pas de basculer brutalement d'un modèle privilégiant le transport rapide sur de longues distances à un autre focalisant exclusivement sur la qualité du transport de proximité, mais de prêter un surcroît d'attention à ce dernier, non seulement au nom de la qualité de vie, mais aussi dans le but d'éviter les zones de relégation au sein même de régions prospères. Il est d'autant plus judicieux d'accompagner l'émergence récente mais rapide des nouvelles pratiques de partage, comme le co-voiturage.

UN CONTEXTE ÉCONOMIQUE

Selon les statistiques 2017 de la Commission européenne, le secteur des transports a représenté 651 milliards d'euros en valeur ajoutée brute (VAB) pour l'année 2015, soit 5% de la VAB totale de l'UE-28 (transport postal et services de coursiers inclus)²⁶. Il compte 11,2 millions d'employés, soit environ 5,2% de la population active de l'UE²⁷, alors même que ce chiffre ne concerne que les entreprises relevant directement du secteur des transports: il ne tient pas compte des personnes

employées au sein d'entreprises dont l'activité est différente, mais qui utilisent leurs propres moyens de transport.

En 2014, l'Allemagne, la France, l'Italie et le Royaume-Uni comptaient plus de 1 000 000 de personnes employées dans le secteur des transports, la majorité dans le transport routier.

Avec 190 480 entreprises relevant du secteur, l'Estonie est le pays qui en compte le plus au sein de l'UE.

L'industrie du transport en Europe, par ailleurs hétérogène selon les pays, présente un bilan très contrasté en fonction des domaines d'activité. Globalement, l'industrie traditionnelle se porte bien. Le secteur automobile est particulièrement puissant en Allemagne grâce aux groupes Volkswagen, Daimler Benz ou BMW, dont les modèles connaissent une diffusion mondiale, mais il est également dynamique dans d'autres pays européens (France, Italie, Espagne). Le secteur aéronautique bénéficie de l'excellente santé d'Airbus, projet européen dont le chiffre d'affaires est en hausse constante. La Deutsche Bahn ou la SNCF et leurs partenaires ont une image forte à l'international, mais c'est en Suisse, en raison de l'importance locale du transport ferroviaire évoquée plus haut, que les entreprises liées au chemin de fer sont les plus compétitives, démontrant une fois de plus qu'un secteur est d'autant plus performant à l'exportation qu'il est dynamique localement.

L'industrie européenne présente en revanche des faiblesses quantitatives manifestes dans des secteurs d'avenir comme ceux des biocarburants, de l'hydrogène propre, des piles à combustible, des batteries, des carburants de synthèse ou encore des bus électriques qu'il s'agit de promouvoir par des initiatives industrielles d'ampleur: ainsi, l'Europe produit-elle déjà un nombre significatif de véhicules électriques, mais les batteries utilisées sont largement importées d'Asie. Il y a urgence à agir. Le Commissaire européen chargé de l'Union énergétique Maroš Šefčovič vient d'ailleurs d'annoncer la mise en place d'un plan stratégique pour concurrencer le secteur asiatique de la batterie, plan qui s'alignerait avec la stratégie 2030 pour le climat et

24 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, *Mobility in the City; Berlin traffic in Figures*, 2013
https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/Mobility_en_komplett.pdf

25 *EU Employment and social situation, Recent trends in the geographical mobility of workers in the EU*, European Commission 2014
<http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=113&langId=en#ESSQR>

26 European Commission (2017). *Op. cit.*, p. 19

27 4.4% si l'on ne compte pas les services postaux et de coursiers.

l'énergie²⁸. L'équivalent serait aussi nécessaire dans les piles à combustible, les super condensateurs, les filières des solutions de véhicules de tous gabarits hybrides et électriques, les technologies ITS, les installations de charges électriques ou de remplissage d'hydrogène...

Globalement, l'UE bénéficie donc d'une situation économique forte en matière de transport, mais il devient impératif d'accompagner la transformation massive de l'offre industrielle vers des solutions bas-carbone, auxquelles il conviendra d'associer des solutions pour infrastructures connectées et véhicules assistés voire (quasi) autonomes. La prise en compte du secteur privé est cruciale dès lors que la réussite des transformations en cours dépendra de

leur viabilité économique, de leur maîtrise industrielle qualitative et quantitative, mais aussi de notre capacité à éviter que les volontés de régulation se heurtent au lobbying le plus conservateur – comme on a pu le voir lors des dernières négociations sur les standards d'émission des voitures européennes à l'horizon 2025 et 2030. Les entreprises du fret et du transport routier, en particulier, sont promptes à réagir aux mesures concrètes dès lors que ces dernières leur semblent entraver leur développement à court terme. Là encore, associer concrètement le secteur privé le plus innovant à la réflexion sur les mutations en cours ne peut qu'être bénéfique, permettant d'une part de profiter de son expertise professionnelle et d'autre part d'inventer de nouvelles perspectives engageant tous les acteurs du secteur.

28 Voir: https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2030_fr.

Changer les termes du débat

Il s'agit désormais d'oser des approches plus radicales.

Jusqu'ici en effet, les méthodes politiques ont pour la plupart montré leurs limites en termes d'efficacité pour deux raisons majeures : d'une part, une focalisation sur les caractéristiques inhérentes à la mobilité en négligeant ses enjeux et ses contraintes ; d'autre part, des processus politiques relevant plus souvent de l'incrémentation que d'une volonté de transformation en profondeur du secteur.

Nous ne pouvons plus penser l'évolution nécessaire des transports sans appréhender l'ensemble des paramètres qui conditionnent la mobilité en y plaçant au centre le citoyen, sa qualité de vie et ses aspirations. C'est pourquoi notre approche vise à englober dans une seule réflexion les aspects sociaux, économiques et environnementaux en avançant de nouveaux angles d'approche. Cela n'empêche nullement d'en attendre des avancées majeures à court terme, tout en faisant face dans les meilleures conditions possibles au bouleversement que l'urgence climatique impose à la réalité européenne.

EN TERMES SOCIAUX

Si ce manifeste s'adresse d'abord aux décideurs européens, il s'inscrit dans une vision durable de la société au niveau mondial. Les objectifs qui sont les siens ne se cantonnent pas à l'Europe, et nombre de nos préoccupations, en particulier celles qui visent à favoriser un accès équitable à une mobilité urbaine durable, sont au cœur du « Nouveau programme pour les villes » mises en œuvre lors de la Conférence Habitat III organisée par l'Organisation des Nations unies (ONU) en novembre 2016 à Quito, en Équateur²⁹. Non contraignante, mais décisive pour l'élaboration des politiques nationales en matière d'urbanisme, la Déclaration finale rappelle que les villes, quoiqu'elles représentent 2 % de la surface émergée de la planète, concentrent à elles seules 70 % de l'activité économique, plus de 60 % de la consommation énergétique et 70 % des émissions de GES.

Un an après l'Accord de Paris, l'enjeu du sommet de Quito était aussi de dynamiser les politiques de développement urbain en lien avec la résolution adoptée par l'ONU en septembre 2015 sous le titre « *Transformer notre monde: le Programme de développement durable à l'horizon 2030* »³⁰. Présentant dix-sept objectifs de développement durable (SDG – *Sustainable Development Goals*), cette résolution vise à « renforcer la paix partout dans le monde dans le cadre d'une liberté plus grande. Nous considérons que l'élimination de la pauvreté sous toutes ses formes et dans toutes ses dimensions, y compris l'extrême pauvreté, constitue le plus grand défi auquel l'humanité doit faire face, et qu'il s'agit d'une condition indispensable au développement durable. » Il serait erroné de penser que ce texte ne concerne que les pays en développement. L'Europe est aussi concernée par une certaine pauvreté et connaît une disparité croissante de ressources entre les individus.

Mettant en avant les conséquences sociales non négligeables de la lutte contre le changement climatique, cette résolution onusienne ne comporte pas de thème lié précisément à la mobilité durable. Celle-ci n'en est pas moins directement concernée par quatre au moins des dix-sept objectifs fixés :

- l'élimination de la pauvreté, qui passe par un accès équitable aux centres économiques ;
- l'accès à une énergie propre et peu coûteuse, à travers le développement d'énergies renouvelables (et souvent décentralisées) ;
- le soutien aux industries et infrastructures innovantes ;
- le développement de villes durables, dépolluées et résilientes.



29 HABITAT III The United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development <http://habitat3.org>

30 Assemblée générale des Nations Unies, Résolution adoptée par l'Assemblée générale le 25 septembre 2015. Disponible sur http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&referer=/english/&Lang=F

Dans le cadre d'une vision européenne, il s'agit de définir ce qui est propre à notre continent, économiquement et culturellement, afin d'élaborer des alternatives et des solutions spécifiques. Cinq paramètres apparaissent essentiels : l'accessibilité, la santé, l'investissement d'argent et de temps ainsi que la sécurité (voir figure).

Cette volonté d'articuler les objectifs et les besoins de la population, que ces besoins soient exprimés ou non, ne doit pas être uniquement théorique. Associer la population dès les premiers stades du développement de projets innovants, lui offrir l'opportunité d'une participation accrue en amont de la prise de décision ne peut être que bénéfique en terme aussi bien de pédagogie et d'acceptation des changements que d'amélioration des propositions.

Certains cas méritent d'être étudiés à cet égard. Ainsi celui de la Suisse, qui en appelle régulièrement au jugement de la population à travers ses votations populaires. Ces dernières peuvent notamment porter sur le financement ou la construction des infrastructures routières et ferroviaires : ce fut le cas en février 2016 à propos de la construction du second tunnel du Gothard et en février 2017 à propos de la votation du fonds FORTA.

De même, les Assises de la Mobilité organisées à Paris à l'automne 2017 par le ministère de la Transition écologique et solidaire ont créé une nouvelle perspective en proposant une démarche contributive, ouverte à tous les citoyens³¹. Des réunions publiques ont été organisées sur l'ensemble du territoire français afin d'y débattre des besoins et des contraintes liées à la mobilité tandis qu'un site internet permettait, d'une part, de remonter les informations pertinentes surgies pendant ces réunions, d'autre part, d'accueillir les contributions volontaires (plus de 2'500 propositions et 25'000 votes ont été recueillis sur la plateforme participative mise en place). Associant le public intéressé et les experts concernés, cette réflexion de fond a été initiée par le président français Emmanuel Macron en juillet 2017, alors qu'il annonçait une loi d'orientation sur la mobilité programmée au début de l'année 2018. Constatant que « *les politiques de transports dont nous héritons, basées sur une seule politique d'infrastructures, n'ont pas permis de répondre aux attentes de nos concitoyens pour leur mobilité* », la ministre française chargée des Transports a insisté sur la nécessité de remédier au sentiment que la mobilité est perçue par nombre de citoyens comme un facteur d'exclusion³². Alors que « 75 % des déplacements font moins de 5 km », les Assises ont par ailleurs permis d'identifier une aspiration à un changement culturel au chapitre

Besoins en termes sociaux	Accessibilité	<ul style="list-style-type: none"> • Accessibilité facile à un moyen de transport • Personnes à mobilité réduite
	Santé	<ul style="list-style-type: none"> • Baisse des niveaux de pollution • Qualité de vie
	Solutions à bas coût	<ul style="list-style-type: none"> • Rapport coût du transport / salaire
	Optimisation du temps	<ul style="list-style-type: none"> • Rapidité et ponctualité du mode transport • Confort : WiFi à bord des trains, prises électriques...
	Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructures fiables (passages à niveau, pistes cyclables...)

31 Ministère de la Transition écologique et solidaire, « Présentation ; Les Assises de la mobilité : contribuer pour réinventer la mobilité » <https://www.assisesdelamobilite.gouv.fr/comprendre/presentation>

32 Discours de clôture des Assises nationales de la mobilité par Elisabeth Borne, ministre française chargée des transports, 13.12.2017 <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/node/2115>

des mobilités douces, faisant notamment du vélo l'un des sujets les plus abordés dans les réunions publiques: plus large contribution citoyenne, la consultation « Parlons vélo » organisée par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) a généré plus de 110 000 réponses³³.

Les périodes de concertation, de consultation ou de séances publiques d'information font ainsi partie des actions politiques et des mesures d'accompagnement qui peuvent faciliter la transition vers des politiques innovantes de transport. Ces outils de prospective permettent de ne pas oublier que les infrastructures et les moyens de transport doivent en premier lieu se positionner comme des services destinés à répondre au mieux à un besoin, celui des acteurs économiques et plus généralement de l'ensemble de la population. Alors que les nouvelles technologies et la digitalisation rapide des systèmes de transport permettent l'avènement de nouvelles façons d'organiser les déplacements, elles constituent un bouleversement de la structure sociale qui n'est pas sans faire réagir. Certaines initiatives reposant sur la technologie autorisent une optimisation des transports, mais ne vont pas sans conséquence dans les relations entre les professionnels concernés, impliquant des collaborations entre structures qui doivent s'y adapter, et parfois se modifier. Par exemple, ces questions se posent, en Suisse, lorsque les CFF (Chemins de fer fédéraux) investissent massivement dans les technologies digitales en vue de gérer, à terme, l'ensemble des déplacements, du premier aux derniers kilomètres. Ce type d'initiative œuvre à une meilleure visibilité du réseau et à une efficacité accrue, mais implique de multiples changements et adaptations au sein de l'entreprise, aussi bien que chez ses partenaires actuels ou à venir, du fait, précisément, de l'évolution en cours.

La question de l'acceptabilité sociale des décisions en matière de transport est loin de se limiter aux enjeux des politiques territoriales (construction de routes, d'aéroports ou autres infrastructures). Les nouvelles formes de transport ne peuvent émerger qu'en bénéficiant, sinon d'un consensus, du moins d'un assentiment de la population. La même question se pose, à titre d'exemple, dans le cadre d'une politique volontariste de développement rapide des véhicules électriques. Ce nouveau marché ne s'affirmera fiable et durable qu'à la condition expresse d'avoir obtenu la confiance des automobilistes. Lorsqu'il s'agit de promouvoir des projets nouveaux

qui ont une incidence sur les us et coutumes de la population, il est non seulement judicieux, mais nécessaire de mettre en place le plus tôt possible des stratégies d'accompagnement *ad hoc*. Ainsi, un cadre législatif adéquat doit faciliter le développement des nouvelles formes de mobilité impliquant le partage ou le co-voiturage.

EN TERMES ÉCONOMIQUES

Deux constats s'imposent d'emblée: d'une part, les émissions de gaz à effet de serre liées au transport de marchandises augmentent davantage que celles liées au déplacement des personnes; d'autre part, les politiques de délocalisation des sites de production au sein de l'Europe, les approvisionnements hors Europe et les nouveaux comportements d'achat ont généré cet accroissement notoire des flux. Or, le faible coût du transport est l'un des multiples critères qui peuvent décider des entreprises à développer leurs sites de production loin de leurs marchés cœur, en Europe de l'Est par exemple, ou hors d'Europe. Mais que se passera-t-il lorsque les politiques de lutte contre le réchauffement climatique induiront très vraisemblablement un coût du transport plus onéreux?

Face à l'urgence climatique, ces constats suffisent à affirmer la caducité – au moins partielle – du modèle actuel, d'autant qu'il repose sur une fragmentation extrême des chaînes de valeur provoquée par ce faible coût des transports. Ce manifeste ne se veut certes pas un pamphlet contre le développement du commerce international, mais il prône une réflexion de fond pour un commerce bien compris à l'heure de l'industrie 4.0, de l'impression 3D, et de la génération décentralisée d'énergie: il s'agit indéniablement de renouveler les échanges commerciaux afin de les rendre compatibles avec une politique de décarbonation et de repenser l'outil productif pour éviter la démultiplication de déplacements fondamentalement inutiles. Inventer les modèles qui permettront de structurer l'économie de l'avenir impose en effet d'en revenir à la raison d'être du transport routier: le secteur privé recherche avant tout une mise à disposition de moyens de transport faciles et directs afin de pouvoir acheminer les produits et marchandises d'un point A vers un point B. L'optimisation des chaînes de distribution cherchant à les rendre compatibles avec la durabilité ne se fera pas sans une réflexion approfondie sur les

33 Fédération française des usagers de la bicyclette, « la contribution majeure des assises de la mobilité s'appelle "parlons vélo" », <https://www.fub.fr/fub/actualites/contribution-majeure-assises-mobilite-s-appelle-parlons-velo>

chaînes de production. Les transports sont de fait au cœur des stratégies européennes des entreprises qui veulent pouvoir les gérer de manière efficace, économe, et les maîtriser de bout en bout, ce pour quoi elles investissent massivement dans de nouvelles infrastructures³⁴.

L'implication et la collaboration constructive du secteur privé sont, de toute façon, indispensables à la mise en œuvre concrète des politiques de décarbonation : non seulement parce que les entreprises sont fortement dépendantes du transport, mais aussi en raison de l'importance des investissements nécessaires. Les gouvernements seraient loin de pouvoir à eux seuls les assumer, qu'il s'agisse de développer la mobilité électrique, les carburants bio ou synthétiques durables, les infrastructures connectées. Déjà, plusieurs entreprises de transport ont commencé à déployer des efforts conséquents en la matière – citons Air France avec le projet Lab'line mis en œuvre dès 2014 sur la ligne Toulouse-Paris en recourant à l'utilisation de bio-carburants, ou encore Solvay, pour s'en tenir à l'aéronautique : le groupe belge spécialisé dans les matériaux composites a rejoint en 2014 le projet Solar Impulse, permettant au suisse Bertrand Piccard de boucler en juillet 2016 le premier tour du monde en avion propulsé uniquement par énergie solaire. Ces entreprises ne sont pas philanthropes ; elles jouent le jeu de la recherche et du développement durable, convaincues que l'innovation d'aujourd'hui est la compétitivité de demain, et leur perspective reste bien de générer à long terme bénéfices et emplois.

Les initiatives privées de ce type ne manquent pas ; ce qui fait plus manifestement défaut, c'est une capacité de les coordonner et plus globalement de construire ensemble une politique de mobilité durable qui permette ne pas disperser les efforts.

Voilà précisément l'occasion de travailler à la réindustrialisation de l'Europe de manière concertée, harmonieuse et efficace. Les secteurs réclamant un investissement massif sont nombreux. Il faut insister sur le domaine des systèmes digitaux, que d'aucuns présentent d'ores et déjà comme le facteur d'une quatrième révolution industrielle destinée à rationaliser tous les circuits d'approvisionnement. Dans un univers où la gouvernance est devenue multilatérale, les États sont amenés *de facto* à partager le processus de décisions et de financement avec

d'autres acteurs (villes, multinationales, ONG), et la question du développement technologique de systèmes connectés ou des normes qui s'imposeront devient centrale pour une entité comme l'Europe. La possibilité d'optimiser ces systèmes au service d'une amélioration rapide et fluide des différents modes de transport, et plus encore la possibilité de passer d'un système digital à l'autre sans multiplier les problèmes de compatibilité est un enjeu majeur en termes de temps gaspillé et donc d'argent. Or, cela relève d'une régulation au niveau européen.

En somme, une coopération renforcée entre secteurs privé et public à l'échelle européenne permettrait d'atteindre deux buts décisifs pour l'avenir du continent :

1. La mise en œuvre de **politiques de régulation** et le renforcement de **mesures d'accompagnement** sous toutes leurs formes.
2. **L'investissement privé dans des industries nouvelles** pour l'instant non compétitives en Europe, à l'image de la coopération récemment mise en œuvre entre Tesla et le gouvernement australien afin de produire des batteries localement, mais à grande échelle.

Il s'agit ainsi de s'engager concrètement sur des pistes de travail à court et moyen terme. Le but de ce manifeste est de suggérer un cadre au sein duquel les États membres de l'UE, de l'EEE et de l'AELE pourront déployer des politiques incisives pour devenir le moteur d'un encouragement collectif aux initiatives et à leur développement. Il s'agit bien de proposer des opportunités à l'échelle de l'Europe : restera aux pays membres à s'en saisir.

EN TERMES ENVIRONNEMENTAUX

En fixant comme principal objectif la nécessité de contenir le réchauffement climatique en dessous de 2° C par rapport aux niveaux préindustriels et en contraignant les États signataires à désinvestir les énergies fossiles pour atteindre une « neutralité carbone », l'Accord de Paris ne vise pas uniquement les émissions de CO₂. Il engage à réduire les gaz à effet de serre en général : méthane, protoxyde d'azote ou encore hydrocarbures halogènes. Dans cette nouvelle économie, l'enjeu environnemental ne concerne d'ailleurs plus seulement le climat,

34 Frank Sylvan, *Les transports en Europe : investissement, compétitivité et transition écologique*, Question d'Europe, Policy Paper de la Fondation Robert Schuman, janvier 2016.

mais la pollution de toute la biosphère, atmosphérique, terrestre et maritime. Pour le transport, la problématique concerne donc toutes les émissions, échappement, abrasion des pneus, des routes, des freins...

S'il convient de noter que l'Europe a été pionnière en matière de recours aux nouveaux outils économiques destinés à décarboner l'économie, ainsi de l'instauration du mécanisme ETS (système communautaire d'échange de quotas d'émission pour donner un prix de marché à une partie des émissions de CO₂), il reste beaucoup à faire. Ces types d'instruments ne peuvent résoudre à eux seuls les problèmes, mais il n'y a cependant aucune raison de laisser les transports en dehors de leurs champs d'application. Il est nécessaire d'élargir le spectre de l'utilisation du prix carbone. C'est l'objectif de la « *Carbon Pricing Leadership Coalition* » (CPLC)³⁵, initiée par la Banque mondiale et lancée durant la COP 21; elle réunit 25 pays, quelque cent trente entreprises de différentes nationalités (ainsi de Veolia, Royal DSM, Michelin...) et plus de trente partenaires importants de la société civile, universités ou ONG afin de soutenir et d'encourager la mise en œuvre de la tarification du carbone dans le monde entier.

Plusieurs entreprises anticipent le processus et ont déjà mis en œuvre en interne un prix du carbone, qu'elles intègrent désormais aux calculs des taux de retour sur investissement. C'est le cas de Michelin³⁶ qui expérimente depuis 2016 un prix interne du carbone pour ses propres projets d'investissement sur la base de 50 € la tonne de CO₂, un tarif très supérieur à celui du marché européen des permis d'émission, jugé trop bas pour être efficace. Ces instruments de type valorisation carbone³⁷ doivent d'ailleurs concerner progressivement tous les GES, et pas seulement le dioxyde de carbone.

Enfin, alors que le secteur des transports doit se renouveler à grande vitesse, il faut veiller à maintenir le principe de précaution partout en vigueur. Prôné par certains acteurs dans le but de réduire l'utilisation du pétrole, le recours au méthane (fossile ou bio) n'est pas sans soulever des interrogations. Sa combustion est certes un peu moins émissive (-15 %) et beaucoup moins polluante que celle des hydrocarbures pétroliers, mais son effet de GES est 22 fois plus virulent que celui du CO₂. À long terme, les conséquences environnementales et les fuites sur les circuits d'approvisionnement sont extrêmement difficiles à prévoir.

35 Carbon Pricing Leadership Coalition (CPLC)
<https://www.carbonpricingleadership.org/>

36 Communiqué de presse, « Michelin, un acteur engagé au service du climat et de la COP23 »
<https://www.michelin.com/fre/presse/evenements/cop23>

37 Que nous préférons nommer « valorisation » plutôt que « taxe » dans la mesure où cela ouvre l'accès à plusieurs instruments économiques permettant de définir par sa valeur la production de gaz à effet de serre, plutôt que de simplement la taxer.

Un cadre d'action possible

En matière de mobilité, les priorités européennes doivent donc être redéfinies en tenant compte des questions de durabilité, mais aussi de cohésion sociale et de mutation économique. C'est là le seul moyen de dépasser les tensions internes à l'Europe. Après des décennies de promotion des mobilités rapides sur de longues distances, il est impératif notamment de rééquilibrer les efforts et de penser la mobilité en favorisant la qualité de vie quotidienne des citoyens : améliorer l'attractivité de l'ancrage territorial sans oublier le principe de libre circulation, moteur du projet européen.

La vitesse sur les trajets relativement longs n'est plus la seule grande priorité des citoyens, ni même des entreprises. Les populations aspirent désormais davantage à une politique des transports facilitant l'accès à leur travail et aux services, éliminant les pollutions urbaines, ré-ouvrant des espaces de liberté que la vie moderne a progressivement rognés. Alors qu'ils ont longtemps été perçus comme un signe de dynamisme social et culturel, les rythmes de vie très soutenus impliquant des déplacements fréquents le sont de moins en moins : plusieurs enquêtes récentes montrent en effet qu'ils sont désormais associés par beaucoup à un sentiment de détérioration de la vie quotidienne et perçus comme un facteur d'accroissement des ruptures conjugales ou familiales. Confrontée à la fatigue excessive, voire au risque de *burn-out*, une part croissante de la population souhaite se donner les moyens d'une existence harmonieuse, davantage centrée sur le lieu d'habitation³⁸. À l'échelle urbaine, il ne s'agit plus tant de fluidifier la ville que d'en faire un espace habitable qui ne nécessite plus d'incessants déplacements. Permettre à la population de retrouver un meilleur équilibre personnel, dans un ancrage plus local, amène à développer à une plus grande flexibilité spatio-temporelle dans l'organisation du travail (horaires libres, extension des heures d'ouverture des différents équipements urbains, télétravail, etc.).

À l'échelle « rurale » il s'agit de rester connecté avec le monde moderne, les bassins d'emplois et de retrouver davantage d'équité de service. L'Europe doit accompagner ces aspirations.

QUESTIONS MÉTHODOLOGIQUES : LE CARACTÈRE SYSTÉMIQUE DU TRANSPORT EUROPÉEN

Remodeler les transports impose non seulement de prendre en compte tous les secteurs concernés, mais aussi d'inciter ces différents secteurs à aboutir à une synergie de tous les acteurs européens concernés à un titre ou à un autre par les questions de mobilité. Il convient aussi de préciser que, si le schéma que nous proposons s'est construit en fonction des spécificités européennes et invite *de facto* à une mise en œuvre communautaire, il pourrait se décliner sur d'autres continents.

Reste que l'Union et les différentes organisations européennes doivent faciliter, synthétiser et orchestrer les démarches novatrices. La Chine, le Japon, la Corée du Sud avancent à grands pas dans la transformation de la mobilité et se sont dotés déjà de stratégies industrielles puissantes. Pour peser encore demain, et avoir une place à l'export, l'Europe doit avancer unie et créer une dynamique nouvelle. Il s'agit d'aller bien au-delà des préconisations déployées par la Commission européenne dans son Livre blanc en 2011 et dans ses « compléments » successifs ; nous avons besoin d'une ambition commune avec des objectifs communs, d'une feuille de route partagée, de quelques réglementations harmonisées et de quelques instruments économiques pour aider à minimiser le risque sur l'investissement de long terme.

Pour cela, il est essentiel de ne plus limiter la réflexion aux modes de transport eux-mêmes, mais de l'ouvrir à des perspectives socio-économiques plus larges. Il est crucial que les débats politiques sortent de la sempiternelle opposition entre route et rail à l'époque même où l'on assiste au renouvellement spontané et rapide des pratiques favorisant la multimodalité, tant chez les citoyens qu'au niveau des entreprises, en raison des nouveaux modes d'information. Selon une étude récente³⁹, les utilisateurs sont de plus en plus nombreux à recourir aux outils numériques qui leur permettent de

38 Voir à ce propos : Kaufmann Vincent et Ravalet Emmanuel, *From weak signals to mobility scenarios: A prospective study of France in 2050*. International Scientific Conference on Mobility and Transport Transforming Urban Mobility, 2016.

Ainsi que : Emmanuel Ravalet, Stéphanie Vincent-Geslin et Vincent Kaufmann, *Tranches de vie mobile*. Loco éditions, Paris, 2014.

39 Kaufmann Vincent et Ravalet Emmanuel, *From weak signals to mobility scenarios: A prospective study of France in 2050*. International Scientific Conference on Mobility and Transport Transforming Urban Mobility, 2016.

comparer précisément et facilement les différents modes de transport à leur disposition, voire de les associer en ne privilégiant plus systématiquement la voiture individuelle comme moyen unique et « naturel » de déplacement.

Tous ces constats ont incité des organismes non-étatiques à prendre l'initiative de proposer des plans d'action concrets à l'attention tant du secteur privé que du secteur public. Ainsi, le Paris Process on Mobility and Climate (PPMC), partenariat multipartite créé lors de la préparation de la COP21, s'est donné comme objectif d'accompagner le secteur des transports dans sa décarbonation progressive en facilitant le dialogue avec tous les acteurs impliqués. La publication qui en résulte, intitulée « *Transports décarbonés : Feuille de route mondiale pour un transport au service d'une économie 'Zéro Émission nette'* »⁴⁰, concerne tous les modes de transport et développe une vision globale, sociale et surtout réalisable à l'horizon défini par l'Accord de Paris. Elle détaille huit chapitres d'action pour tout pays désireux d'aller le plus loin possible dans la décarbonation du transport : transformation de la mobilité urbaine ; stratégie de mise à disposition d'énergies faiblement carbonées ; amélioration de l'efficacité modale ; optimisation des chaînes d'approvisionnement – production et distribution – dans le secteur marchand ; réduction des déplacements inutiles ; solutions adaptées au monde rural ; adaptation des systèmes de transport aux changements climatiques ; instruments économiques d'accompagnement de la transition. Cette feuille de route, dont plusieurs pays ont souligné la performance, est une base adaptée à la mise en commun d'une réflexion ambitieuse pour l'Europe.

UNE FEUILLE DE ROUTE EUROPÉENNE

a. Les villes

Souvent pionniers comme on l'a vu, les grands centres urbains représentent un enjeu central dans le développement européen et l'impulsion de projets de transports durables : constituant la plupart

du temps le pôle de richesse d'une région, voire d'un pays, ils concentrent une partie importante de la population et une part déterminante des activités économiques et donc des transports que ces activités génèrent. Par ailleurs, les déplacements pendulaires du lieu d'habitation au lieu de travail n'ont cessé de s'amplifier au rythme de la périurbanisation depuis plus de cinquante ans. Dans le même temps, et en bonne logique, s'est accru le décalage entre le nombre d'emplois situés dans les villes et le nombre de leurs habitants, ces derniers partant s'installer en périphérie pour des raisons de confort ou de budget (à titre d'exemple, on estime qu'en France près de trois salariés sur quatre quittent leur commune de résidence pour se rendre au travail ; de plus, 77 % des emplois sont concentrés dans les pôles urbains alors que seulement 63 % des salariés y résident, tandis que le périurbain, où résident 22 % des actifs, ne rassemble que 12 % des emplois⁴¹).

Sans oublier que les distances parcourues sont en général plus courtes dans les grands centres urbains qu'ailleurs, ce qui autorise une expérimentation et une mise en œuvre de nouveaux prototypes adaptés au transport collectif. Les villes portent un enjeu d'autant plus important qu'il se joue pour une part importante à court terme : la décarbonation, par son impact dérivé immédiat sur la dépollution, peut y entraîner de nombreux bénéfices identifiables par la population, notamment sur le plan hautement sensible de la santé. Par exemple, Londres, qui avait lancé une *Low Emission Zone* en 2008, a déjà pu annoncer que son centre-ville deviendra une *Ultra Low Emission Zone* dès 2019⁴². Les nouveaux standards s'appliqueront à une zone précisément définie, allant du quartier de Mayfair à l'ouest à celui de City Hall à l'est, de Clerkenwell au nord à Vauxhall au sud. Cette même zone a d'ores et déjà été déclarée « *Congestion Charge Zone* » dans le but de limiter la congestion du centre de Londres : les conducteurs privés doivent s'acquitter d'une taxe pour y pénétrer.

De la même manière, c'est à l'horizon relativement proche de 2025 que Copenhague s'est fixé l'objectif d'atteindre au stade supérieur d'élimination des

40 Paris Process on Mobility and Climate (PPMC) « *Transports décarbonés : une dynamique de transformation. Cap sur l'objectif de Paris : Feuille de route mondiale pour un transport au service d'une économie 'Zéro Émission nette'* » <http://www.ppmc-transport.org/wp-content/uploads/2016/11/An-actionable-Vision-of-Transport-Decarbonization-FR.pdf>

41 Brigitte Baccaïni, François Sémécurbe, Gwenaëlle Thomas, *Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation*, Pôle Analyse territoriale, Insee, mars 2007 Disponible sur <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1280781>

42 Une ULEZ est une zone dans laquelle voitures, motos, camions, minibus, bus, cars et poids lourd devront tous respecter des standards d'émission d'échappement ou payeront une taxe quotidienne pour circuler.

carburants traditionnels en créant une *Zero Emission Zone*⁴³. Trois leviers principaux sont mis en œuvre pour y parvenir : développer encore l'utilisation du vélo (dont la part modale atteint actuellement les 30 à 40 % grâce à un réseau de plus de 300 km de pistes cyclables), améliorer le réseau des transports publics (en augmentant le réseau métropolitain d'un Cityringen, ceinture périphérique ferroviaire reliant les quartiers d'Østerbro (est), de Nørrebro (nord) et de Vesterbro (ouest) avec le centre-ville), et privilégier les véhicules à faible empreinte écologique, ce qui passe entre autres par la mise à disposition de voitures électriques gérées par le service de transports publics de la ville.

Les initiatives moins médiatisées ne cessent en vérité de se multiplier, dans les villes européennes : en mars 2015, on recensait déjà 211 *Low Emission Zone* à travers dix pays européens, nonobstant le fait que les LEZ sont conçues de manière variable d'un pays à l'autre, si toutes reposent sur les mêmes normes européennes. La plupart du temps, ce sont les poids lourds et les bus ou autocars qui sont concernés ; on notera cependant les cas particuliers de deux pays très avancés puisqu'ils concentrent à eux seuls 85 % des LEZ recensées en Europe : en Allemagne, les véhicules légers sont impliqués (qu'ils appartiennent à des particuliers ou à des entreprises) tandis qu'en Italie, même les 2-roues le sont. Par ailleurs, le dimensionnement d'une *Low Emission Zone* est extrêmement variable lui aussi : la zone peut concerner uniquement une petite partie du centre-ville comme c'est le cas à Illsfield, en Allemagne, où l'on trouve une LEZ de 2 km² ou, *a contrario*, le regroupement de plusieurs communes dans une zone unique, comme c'est le cas de la LEZ de la Ruhr, également en Allemagne, qui couvre une superficie de 800 km².

L'Europe doit jouer un rôle moteur, et de coordination, pour soutenir ce type de projets à court ou moyen termes et surtout les encourager, y compris dans des villes de moindre importance. Cela implique de créer les conditions de marché nécessaires à l'évolution des types de transport proposés et de faciliter les investissements importants qu'implique le passage progressif par les trois étapes de la décarbonation, de la *Low Emission Zone* à la *Zero*

Emission Zone en passant par la *Ultra Low Emission Zone*. Il s'agit dans le même temps pour l'Europe de concourir activement à l'émergence d'un consensus social au sein de la population, en s'appuyant sur les villes exemplaires et en communiquant largement sur les bénéfices concrets qu'en tirent leurs habitants.

Pourquoi ne pas créer une dynamique européenne visant à ce que d'ici 2030 au plus tard toutes les villes de plus de 50 000 habitants aient un centre ULEZ et que toutes les villes sans exception soient, d'ici 2040, sans pollution toxique provenant des échappements ? Quelle dynamisme économique et social en tirerions-nous du fait de l'innovation que cela entraînerait dans les mobilités douces, les transports partagés (publics et privés), les véhicules zéro émission, ou encore la logistique du dernier kilomètre !

C'est réaliste, et enthousiasmant, y compris par la perspective ainsi ouverte de villes où il fait bon vivre et s'ancrer si nécessaire. Peut-on s'endormir au point de ne pas le décider ?

b. L'énergie

Condition indispensable d'un développement durable des transports, mais aussi d'une indépendance énergétique retrouvée de l'Europe, le développement d'énergies européennes bas carbone possède une marge de progression considérable et doit impérativement être soutenu, comme souligné par la Commission européenne en 2016 dans sa stratégie européenne pour une mobilité à faible émission carbonée⁴⁴ qui préconise d'accélérer « *le développement d'énergies à faible émission pour les transports, comme les biocarburants avancés, l'électricité, l'hydrogène et les carburants synthétiques renouvelables, et éliminer les obstacles vers une électrification des transports.* »

Remplacer (majoritairement) les véhicules à carburants traditionnels par d'autres électriques n'a de sens que si l'électricité utilisée provient d'une production bas-carbone durable. Il en va de même pour l'hydrogène qui, grâce aux piles à combustible, complètera l'offre énergétique dans l'électromobilité.

43 Copenhagen: CPH Climate Plan 2025

Voir <http://www.c40.org/profiles/2013-copenhagen>

44 Communiqué de presse, "Commission publishes Strategy for low-emission mobility", Commission européenne, juillet 2016 https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2016-07-20-decarbonisation_fr

Toutes solutions confondues, tous modes de transport considérés, la mutation vers une mobilité bas carbone implique trois initiatives prioritaires :

1. **Décarboner la production d'électricité** en recourant aux énergies renouvelables : solaire, hydraulique ou éolienne.
2. Développer l'**hydrogène propre**, par exemple par électrolyse.
3. Investir dans le **développement de biocarburants ou carburants synthétiques** destinés en particulier au secteur routier.

La question cruciale, ici, est celle des procédures d'accompagnement que peuvent mettre en place les organisations européennes afin de soutenir l'ensemble de ces mesures. Il ne s'agit pas d'éliminer sans concession l'énergie fossile avant même de s'être donné les moyens de la remplacer, mais d'orchestrer une évolution progressive en encourageant un mix énergétique qui pourra, à terme, réduire drastiquement le recours aux énergies fossiles.

L'autre point essentiel est de résister aux visions monolithiques et dogmatiques laissant accréditer l'idée qu'il ne serait pas nécessaire, ni économiquement réaliste, de miser sur ces trois filières à la fois. Soyons clairs : il n'y aura pas de transformation réussie si nous ne disposons pas collectivement de ces atouts.

c. Efficacité modale et intermodalité

Efficacité modale

Pour n'être pas suffisante, l'intervention spécifique à chaque mode de transport reste évidemment nécessaire. Ainsi, il faut poursuivre le remplacement progressif des véhicules de tourisme, qui émettent en moyenne, aujourd'hui, quelque 200 g de CO₂ par kilomètre pour une voiture type berline en conditions réelles. Avec les technologies à notre disposition, abaisser ce niveau à 50 g de CO₂ par km (du puits à la roue) pour des voitures neuves serait faisable avant 2035. Les poids lourds sont évidemment concernés par la même problématique de réduction substantielle de leurs émissions. Les solutions susceptibles d'être déployées massivement pour le fret routier sont encore mal connues, et c'est bien pourquoi un effort majeur de recherche et développement, et de concertation entre grands acteurs de la route et de l'énergie est à engager sans délai. Il en va de même pour le secteur maritime

pour lequel le gaz naturel liquéfié (LNG) apparaît comme une solution de transition intéressante, bien qu'aucune solution à plus long terme ne fasse consensus aujourd'hui.

Une bataille qui devrait en revanche pouvoir être engagée et gagnée sans délai est celle de l'électrification des deux roues pour la ville. L'Europe est globalement en retard sur ce sujet, de façon d'autant moins compréhensible que les investissements requis en infrastructures sont minimaux.

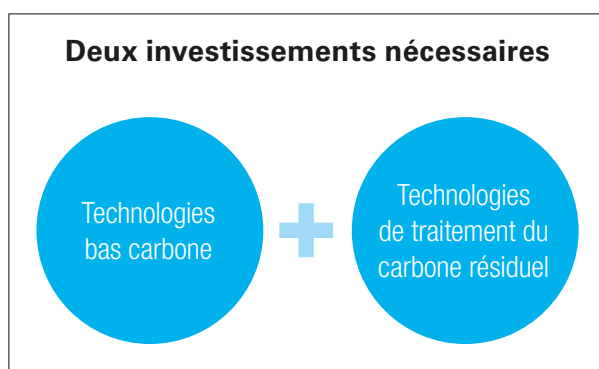
Quant au train, peu émetteur de GES lorsqu'il est électrifié et moins encore lorsque l'électricité est bas carbone, il convient d'en poursuivre l'électrification ; les trajets régionaux en moteur diesel (et parfois au moyen de bus de substitution) ne sont pas une voie d'avenir durable. L'hydrogène paraît être une solution intéressante dans ce cas, comme pour certaines flottes de bus et voitures, pour l'aviation (technologies hybrides de décollage avec des carburants liquides puis de croisière en mode électrique), ainsi que pour le fluvial et le maritime côtier.

Dans tous les cas, la mutation énergétique doit s'accompagner d'un effort majeur sur l'efficacité énergétique des différents modes de transport, largement améliorable. Qu'il s'agisse de la route, du rail ou des mobilités douces, les interventions concrètes pour améliorer l'efficacité modale sont aujourd'hui sérieuses. Il faut :

1. Introduire le **prix du carbone**.
2. Promouvoir l'**implantation de Low Emission Zones** dans l'optique d'aboutir à des Zero Emission Zone
3. Développer l'**électrification du rail**.
4. Développer **les infrastructures dédiées aux mobilités douces** (pistes cyclables en particulier)
5. **Rationaliser les déplacements** à l'aide des applications connectées

Notons bien qu'il est évidemment illusoire de penser que le secteur des transports pourrait parvenir à une absence totale de rejet de CO₂, aucune des solutions permettant à ce jour d'être déployée massivement n'étant « Zéro Émission CO₂éq ». Il est donc essentiel de se préparer à mettre en œuvre des solutions visant à compenser les émissions résiduelles. Parmi les hypothèses envisagées, celles de la

séquestration et/ou du stockage du CO₂⁴⁵ doivent faire l'objet d'approfondissements: coût, capacités réelles, conséquences environnementales à long terme. La Norvège commence à avoir un peu d'expérience en matière de stockage terrestre de CO₂: en octobre 2017, la compagnie norvégienne Statoil a annoncé avoir signé un accord de partenariat avec Shell et Total pour développer un projet de stockage du CO₂ sur le plateau continental norvégien. Si plusieurs initiatives soutenues par la Commission européenne ont récemment vu le jour, notamment au Royaume-Uni, mais aussi en France et en Espagne, les États-Unis et la Chine n'en restent pas moins en pointe sur le sujet⁴⁶.



Intermodalité

Le concept d'intermodalité désigne la possibilité pour les voyageurs ou les professionnels du fret de passer aisément d'un mode de transport à un autre afin d'en combiner les différents atouts pour réduire le coût économique et l'impact environnemental. Dans l'ensemble, les infrastructures européennes sont propices au développement de l'intermodalité, quand bien même la capacité intermodale dépend évidemment de la situation géographique et politique de chaque pays: elle est plus élevée en Suisse, où le train atteint environ 46% des trajets commerciaux, contre 25% en République tchèque.

Il faut ici distinguer le transport de marchandises du transport de personnes. Il est communément admis que la route assure au premier une flexibilité précieuse que le rail n'est pas en mesure de proposer. En revanche, les parts modales dans le transport de personnes sont de plus en plus complémentaires, car les utilisateurs se montrent désireux de solutions innovantes notamment pour minimiser l'utilisation

de la voiture provoquant stress et nuisances⁴⁷. Facilitées par les applications numériques, ces solutions passent, par exemple, par la mise à disposition de vélos et de véhicules électriques (voire autonomes à l'avenir) aux abords des gares, mais aussi par une analyse fine et efficace des horaires de manière à accroître la flexibilité: coordonner les changements de moyens de transport et faciliter le passage d'une ligne de train à l'autre. S'il existe là encore de nombreuses initiatives locales, voire nationales, on ne peut que constater un défaut de coordination à l'échelle européenne et même entre États voisins.

Les nouvelles technologies sont une source d'innovations multiples pour rendre le transport tout à la fois plus confortable et moins polluant: il est d'autant plus intéressant de contribuer à leur développement que le public est demandeur. Il faut favoriser l'émergence de nouveaux outils, qui restent à imaginer pour élargir encore la panoplie d'offres existantes (d'où l'importance des *start-ups*).

d. La transformation logistique: reconfigurer les circuits logistiques et les outils?

Le principe de libre circulation des marchandises a certes participé de l'essor global de l'économie européenne en facilitant et en augmentant les échanges, en diversifiant la localisation de l'outil productif, mais il a eu pour conséquence prévisible une fragmentation et une augmentation importante des circuits d'approvisionnement, de production et de distribution provoquant en chaîne une explosion de la logistique et de ses impacts environnementaux.

L'écueil est d'autant plus redoutable à l'heure de la décarbonation que, encore une fois, le transport routier reste le mode de transport le plus polluant, s'il présente comme on l'a vu l'avantage d'une flexibilité certaine et d'un coût qui demeure actuellement plus que compétitif. Dans un premier temps, il convient d'optimiser les circuits en luttant contre les déplacements inutiles et pour ce faire d'actionner plusieurs leviers politiques dont certains sont prioritaires:

45 International Energy Agency, Carbon Capture and Storage: The solution for deep emissions reductions, 2015 <http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/CarbonCaptureandStorageTheSolutionforDeepEmissionsReductions.pdf>
 46 Eric Albert, « Climat : l'Europe veut relancer la séquestration du CO₂ », Le Monde, 4 février 2015 http://www.lemonde.fr/energies/article/2015/02/04/climat-l-europe-veut-relancer-la-sequestration-duco2_4569587_1653054.html
 47 Kaufmann Vincent et Ravalet Emmanuel, From weak signals to mobility scenarios: A prospective study of France in 2050. International Scientific Conference on Mobility and Transport Transforming Urban Mobility, 2016.

1. **Autoriser le cabotage.** La réglementation européenne s'est déjà quelque peu assouplie depuis 2010 : elle permet désormais trois opérations de cabotage dans les sept jours qui suivent un déchargement de marchandise internationale. La part des camions revenant « à vide » dans leur pays de départ demeure cependant trop élevée (un tiers des retours).
2. Promouvoir **les outils de mutualisation du transport** entre les entreprises afin d'augmenter le remplissage des camions à l'aller comme au retour (des exemples existent pour les Centres de consolidation et collaboration (CCC) qui approvisionnent le supermarché Carrefour).
3. Générer les **conditions d'une concurrence accrue** entre les différents modes pour augmenter l'attractivité du rail.

A long terme, les organismes européens doivent aider le secteur privé, non seulement à limiter drastiquement les voyages à vide s'effectuant parfois sur de très longues distances, mais aussi à tendre vers une économie circulaire. On peut ici citer en exemple le groupe allemand DHL qui s'est engagé en faveur de solutions logistiques zéro émission à l'horizon 2050⁴⁸. Cet engagement repose notamment sur la décision de renouveler le matériel logistique en privilégiant l'efficacité carbone, mais aussi sur des mesures destinées à améliorer les conditions de vie des salariés en leur proposant des solutions de transport décarbonées et adaptées à leur besoin quotidien (flottes de vélos et véhicules électriques mis à leur disposition).

e. Créer des foyers de diminution des déplacements

À l'échelle du continent, le développement rapide d'infrastructures destinées au transport longue distance (aéroports, lignes de train à grande vitesse, réseaux autoroutiers) a libéré le transport individuel et modifié en profondeur les habitudes de mobilité des citoyens, qui en ont été considérablement renforcées. Certes, les générations

précédentes habitaient à proximité de leur lieu de travail et n'entreprenaient qu'exceptionnellement des déplacements au long cours (qui n'en étaient que plus prestigieux), mais l'augmentation constante du kilométrage parcouru par l'ensemble des Européens est due aussi aux facteurs démographiques et aux évolutions culturelles. Une part fort importante de cet accroissement provient cependant de ce que l'on nomme les « mobilités réversibles » : l'expression caractérise les déplacements professionnels qui peuvent être de longue distance, mais de court terme et concerne également toutes les formes de « pendularité » entre les lieux de travail et d'habitation. Notons que les pendulaires de longue distance sont de plus en plus nombreux, ce qui suffit d'ailleurs à rendre leur situation moins enviable : en 2015, ils représentaient 8,1 % de la population active au sein de l'UE-28⁴⁹. Plusieurs pays pèsent particulièrement dans cette moyenne, comme la Belgique, suivie par le Royaume-Uni, les Pays-Bas, l'Autriche et la Slovaquie. Le profil type du pendulaire longue distance est un homme diplômé, âgé de 25 à 34 ans.

Longtemps encouragées au nom du principe de libre circulation, qui a permis l'essor d'une pendularité transfrontalière (notamment dans certaines régions allemandes (la Ruhr), en Pologne et en Slovaquie), ces mobilités réversibles sont désormais controversées. Non seulement au regard de la lutte contre le réchauffement climatique, mais aussi du fait que de plus en plus de citoyens européens en ont une perception négative. L'intervention de professionnels venus d'ailleurs, là où l'on continue soi-même de construire une existence parfois difficile économiquement, peut être perçue comme un facteur de déstabilisation du marché de l'emploi et même provoquer du ressentiment chez certains résidents. Il convient de ne pas ignorer cette perception négative qui risquerait fort, sinon, de venir nourrir un sentiment anti-européen déjà « florissant »⁵⁰.

Allant de pair avec l'amélioration de la vie urbaine et la création de solutions spécifiques pour les zones rurales et périurbaines, la réponse tient sans doute dans une évolution de la culture européenne du déplacement. Sans renoncer en rien au principe

48 Communiqué de presse « Deutsche Post DHL Group s'engage en faveur de services logistiques à zéro émission d'ici 2050 », 3 août 2017 http://www.dhl.fr/fr/presse/communiques/communiques_2017/local/deutsche_post_dhl_group_sengage_en_faveur_de_services_logistiques_a_zero_emission_dici_2050.html

49 Eurostat, Statistics explained, "Statistics on commuting patterns at regional level" http://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php?title=Statistics_on_commuting_patterns_at_regional_level/fr&oldid=313596

50 À ce sujet, consulter A. Audikana et V. Kaufmann, *Mobilité et libre circulation en Europe. Un regard suisse*, 216^e Cahier rouge de la Fondation Jean Monnet pour l'Europe, éditions Economica, février 2017

de libre circulation des personnes, il s'agit de promouvoir et valoriser, plutôt que les mobilités réversibles, une capacité à s'installer durablement dans la région ou le pays de travail: il s'agit de mettre en avant les meilleures conditions de vie qui peuvent résulter d'une implantation durable et l'apprentissage véritable de l'altérité qui permet (et que permet) une implication dans la vie locale. La mobilité professionnelle pourrait devenir une manière de découvrir, d'enrichir et de s'approprier de nouveaux terroirs, plutôt qu'une course incessante d'un moyen de transport à l'autre. Alors que le fait de se déplacer fréquemment d'un pays à l'autre a longtemps été perçu comme valorisant, la décision de s'installer un temps dans un pays étranger pour amplifier les échanges culturels pourrait l'être davantage – à la manière de ce qui a été de longue date mis en place pour tous les étudiants des pays membres de l'UE par le programme Erasmus.

En l'occurrence, une part de cette évolution relève des perceptions culturelles, que les décideurs peuvent aider à évoluer. À titre d'exemple, et sauf à admettre que l'anglais s'impose *de facto* comme une nouvelle *lingua franca*, le développement et l'amélioration de l'apprentissage des différentes langues européennes pourraient ne plus être systématiquement associés à la possibilité prestigieuse de se déplacer partout en Europe (et donc de se projeter dans des déplacements de longue distance récurrents), mais l'être à la possibilité de s'installer durablement à l'étranger: de s'implanter pour un temps plus ou moins long dans un endroit choisi comme lieu de vie et d'expériences nouvelles.

L'informatisation peut par ailleurs générer de nouvelles formes de travail réduisant les trajets des pendulaires de courte comme de longue distance. Le développement du télétravail et la multiplication des espaces de *coworking* permettent de tirer profit des compétences d'un travailleur en lui offrant la capacité d'organiser son temps et ses déplacements de manière à éviter les transports aux heures de pointe⁵¹. Ces solutions correspondent aux aspirations d'une partie grandissante de la population active, désireuse de retrouver un équilibre harmonieux entre vie professionnelle et vie familiale. Le rôle des entreprises et des administrations doit être encouragé pour révolutionner les pratiques de mobilité via les Plans de déplacements d'entreprises (PDE) ou Plans de déplacements d'administrations (PDA).

Enfin, les applications connectées, d'usage récent, réclament une attention particulière. Non seulement parce qu'on peut imaginer de nouvelles technologies facilitant le passage de la route vers le rail ou améliorant la flexibilité du transport de marchandise, mais aussi parce qu'elles sont susceptibles de favoriser l'émergence de nouvelles pratiques reposant sur le partage des véhicules. Plusieurs applications ont déjà fait leurs preuves en termes de coût et de confort d'utilisation, comme BlaBlaCar, Uber, Moovit, Lyft pour ne citer que les plus connues: ces nouvelles modalités technologiques participent grandement du désir qu'expriment les citoyens de se dispenser d'un véhicule personnel de plus en plus coûteux en temps comme en argent (embouteillages, prix du parking...).

Pour être récentes, ces applications ne sont qu'un premier pas: la digitalisation a un fort potentiel de développement, à tout le moins pour le transport de personnes. Le développement de sites web efficaces et simples d'utilisation apporte lui-même des améliorations considérables en termes d'accessibilité et de suppression de déplacements devenus inutiles: la possibilité de réserver ses billets de train en ligne en est un exemple, qui évite de se rendre à un point de vente parfois éloigné et facilite l'organisation des déplacements à venir. En matière de fret aussi, il convient d'accompagner le développement de nouvelles applications ou sites web qui pourraient, à court terme, permettre de rationaliser les transports et d'inventer de nouveaux modes de mutualisation ou de partage.

f. Créer des solutions spécifiques pour les zones rurales et périurbaines

Si les villes font preuve d'un indéniable dynamisme dans le renouvellement des offres de transport, ces offres s'arrêtent trop fréquemment à leurs portes, bénéficiant trop peu aux zones périurbaines, ce qui est pour une part dû au fait que le nombre d'usagers potentiels décroît avec l'éloignement. De plus, les transports en commun centrés sur le cœur économique et culturel de la ville limitent souvent les possibilités d'une circulation transversale, imposant de passer par le centre urbain pour relier deux zones périurbaines. Faute de disposer d'offres attrayantes, rapides et efficaces (métro, bus, trains intercommunaux), beaucoup d'utilisateurs sont ainsi condamnés à utiliser un moyen de

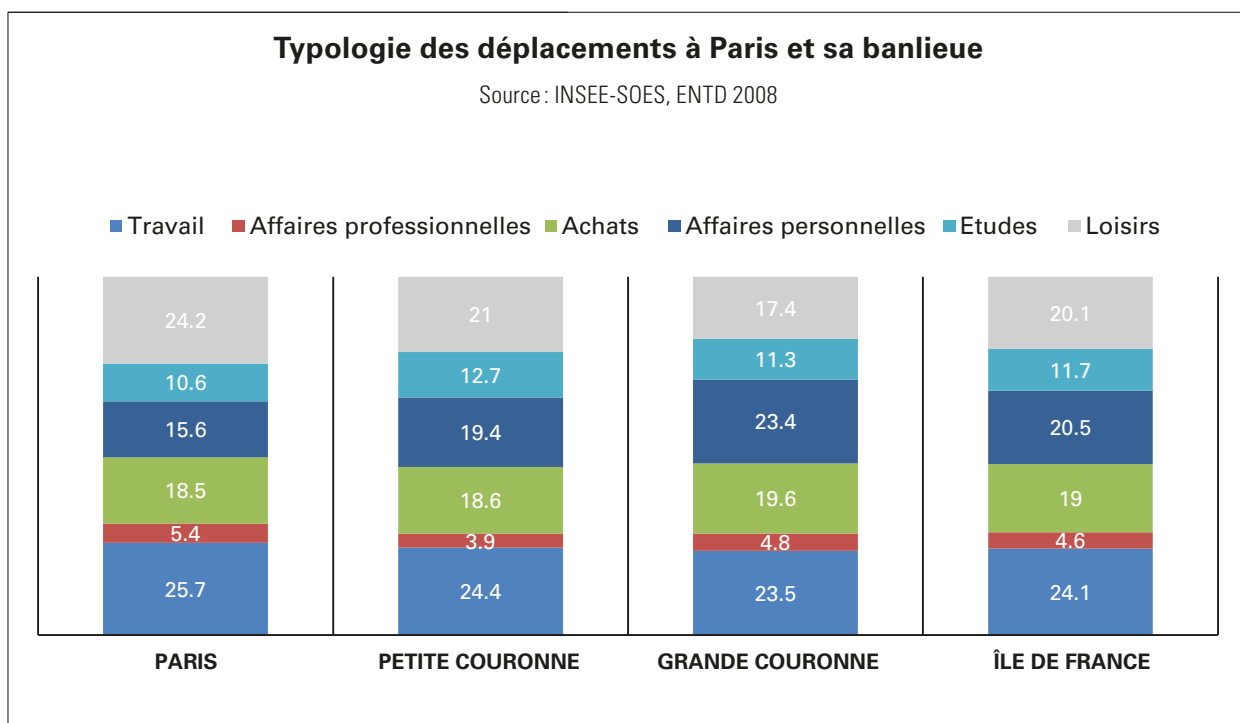
51 Voir à ce propos: Michel Bierlaire, Vincent Kaufmann et Patrick Rérat (éds.), *La mobilité en questions*. Presses polytechniques et universitaires romandes (PPUR), Lausanne 2017

transport individuel par défaut, et le plus souvent restent en voiture jusqu'à leur point d'arrivée. Il en résulte une forte congestion des grandes zones économiques dont le coût est aussi lourd en termes d'environnement qu'en termes de nuisance.

Une étude menée par la ville de Zurich, en Suisse⁵², confirme ce mouvement à double hélice que connaissent la plupart des grandes villes : la population se déplace vers les zones périphériques, le plus souvent pour des raisons de coût des logements, mais a ensuite plus tendance à avoir recours au transport individuel pour accéder au cœur économique de la ville. De la même manière, les enquêtes menées dans la région Île-de-France⁵³ démontrent que les habitants de la petite et de la grande couronne parisienne ont un nombre de déplacements inévitables – qu'ils soient professionnels, médicaux ou commerciaux – bien plus important que les Parisiens, qui peuvent consacrer aux loisirs un plus grand nombre de leurs déplacements. On relèvera cependant que le travail reste dans tous les cas de figure le premier motif de déplacement⁵⁴.

Cette problématique du transport collectif déficient en zones périurbaines et rurales est d'autant plus cruciale que le taux d'urbanisation de l'Europe est élevé (aux alentours de 70 % en incluant le périurbain, comme on l'a vu) et que cette déficience, amplifie non seulement la congestion des villes en raison de l'utilisation de véhicules particuliers pour s'y rendre, mais de plus freine leur décongestion et l'étalement urbain : la population urbaine hésite à s'installer dans des zones moins peuplées, redoutant précisément de se confronter à des transports peu adaptés ou aux encombrements routiers. L'étalement urbain, qui soulagerait les capitales et grandes villes, ne peut se développer qu'à condition d'être accompagné d'une politique de mise à disposition de moyens de transport adaptés. Ce qui peut être mis en place rapidement, si l'on parvient à :

1. **Augmenter le parc de véhicules électriques en libre-service** en élargissant le service le plus possible.



52 Dessemontet Pierre, Walter Sandra, Ourednik André, Kaufmann Vincent, 2013. *Étude sur les effets spatiaux du développement de l'offre dans le domaine du transport régional de personne – Analyse du projet de S-Bahn 2G sur le Canton de Zurich*. Lausanne : CEAT.

53 Commissariat général au développement durable – Service de l'observation et des statistiques « *Les Franciliens consacrent 1h20 par jour à leurs déplacements* », décembre 2010
http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/_shared/pdf/IDF_cle0ec212.pdf

54 Commissariat général au développement durable – Service de l'observation et des statistiques, *Op. cit.*

2. **Promouvoir de manière volontariste toutes les formes de partage** (car pooling, car sharing).
3. **Augmenter les réseaux de transport en commun** en les décentralisant partiellement.

Sur ce dernier point, on ne peut ici que renvoyer au projet nommé *Crossrail*, le « réseau express régional » du Grand Londres qui devrait ouvrir dès 2018 et comptera à terme 118 kilomètres de ligne ferroviaire urbaine⁵⁵, ainsi qu'au projet de métro Grand Paris Express⁵⁶. Plus grand chantier de transport urbain en Europe à ce jour, le projet comptera 200 km de voies ferrées et 68 nouvelles gares progressivement ouvertes de 2019 à 2030. Desservant les grands pôles d'activité de la périphérie (aéroports, centres d'affaires, centres de recherche et universités), il permettra simultanément de se rendre d'un point à l'autre de l'Île-de-France sans passer par Paris et de rejoindre plus rapidement le cœur de la capitale depuis sa périphérie.

Dans les zones rurales ou peu habitées, il est important de miser sur au moins deux éléments structurants : d'une part, l'atout majeur que peut représenter la génération décentralisée d'énergies renouvelables (électricité ou autres) pour accélérer le passage à de nouveaux véhicules et, d'autre part, les immenses bénéfices que pourraient apporter des services organisés de co-voiturage et d'autopartage.

g. Investir dans l'adaptation

Adaptation au changement climatique

S'il est impossible de prévoir précisément les conséquences du dérèglement climatique sur les infrastructures et les services de transport dans les prochaines décennies, l'actualité récente montre qu'il est impératif de s'y préparer. Des difficultés majeures menacent déjà concrètement plusieurs régions du monde, comme a insisté le Premier ministre des Îles Fidji, qui présidait la COP23 à Bonn (Allemagne) à l'automne 2017, après avoir

mené la bataille au sein de la Conférence de l'Alliance des petits États insulaires (Aosis), qui sont 44 au total, tous menacés à brève échéance⁵⁷.

Si l'urgence semble moins immédiate en Europe, les Pays-Bas y ont historiquement développé de longue date une maîtrise de la lutte contre les eaux. Ils adaptent et amplifient depuis plusieurs années leur système de digues pour réduire sa vulnérabilité à l'augmentation du niveau des eaux, créant de nouveaux polders ou modifiant le cours des rivières. On peut citer également l'île de la Réunion qui a entrepris, en 2015, la construction d'une route sur pilotis de 12,5 km capable de résister à des rafales de 150 km/h⁵⁸. Ce type de construction pourrait être envisagé dans d'autres zones à risque.

Il est cependant nécessaire de distinguer les risques en fonction des différents modes de transport. A priori, le rail et la route sont les plus vulnérables, susceptibles d'être malmenés par toutes les catastrophes naturelles. Il convient d'ailleurs de ne pas oublier leur vulnérabilité à l'augmentation des températures : en période de canicule, on a d'ores et déjà observé maintes pannes de train dues à des déformations des caténaires. Enfin, les villes ne doivent pas être négligées dans la prévention des risques spécifiques au réchauffement : la forte densité urbaine menace toujours de fonctionner comme un piège à chaleur et d'augmenter encore l'effet potentiel de températures très élevées sur un matériel existant qui n'a pas été conçu pour.

Adaptation des infrastructures

Au plan sociétal, un aspect qui peut paraître secondaire, mais qui se révèle sensible au regard des pouvoirs publics concerne la coexistence entre les nouvelles et les anciennes technologies. L'exemple le plus manifeste de ce problème provient de la nécessité, à plus ou moins brève échéance, de faire coexister sur les mêmes routes les voitures traditionnelles, qu'elles fonctionnent à l'essence ou à l'électricité, avec les véhicules autonomes ne nécessitant pas de conducteur. Rappelons que, pour l'heure, l'Europe est soumise à une convention sur la circulation routière, conclue à Vienne en 1968 et

55 « À Londres, le chantier ferroviaire Crossrail trace sa voie », *lemoniteur.fr*, 08.06.2016
<https://www.lemoniteur.fr/article/a-londres-le-chantier-ferroviaire-crossrail-trace-sa-voie-32421236>

56 Voir <https://www.societedugrandparis.fr/gpe/le-grand-paris-express-en-resume>

57 Pierre Cochez, « Les îles Fidji, si vulnérables au changement climatique », *La Croix*, 06.11.2017
 Disponible sur <https://www.la-croix.com/Sciences-et-ethique/Environnement/iles-Fidji-vulnerables-changementclimati-que-2017-11-06-1200889760>

58 Caroline Piquet « Plus de 16 milliards d'euros pour la route la plus chère de France », *Le Figaro*, 11.04.2014
<http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2014/04/11/20002-20140411ARTFIG00027-plus-de-16-milliard-d-eurospour-la-route-la-plus-chere-de-france.php>

encore en vigueur dans la plupart des pays européens stipulant que : « *Tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur* ».

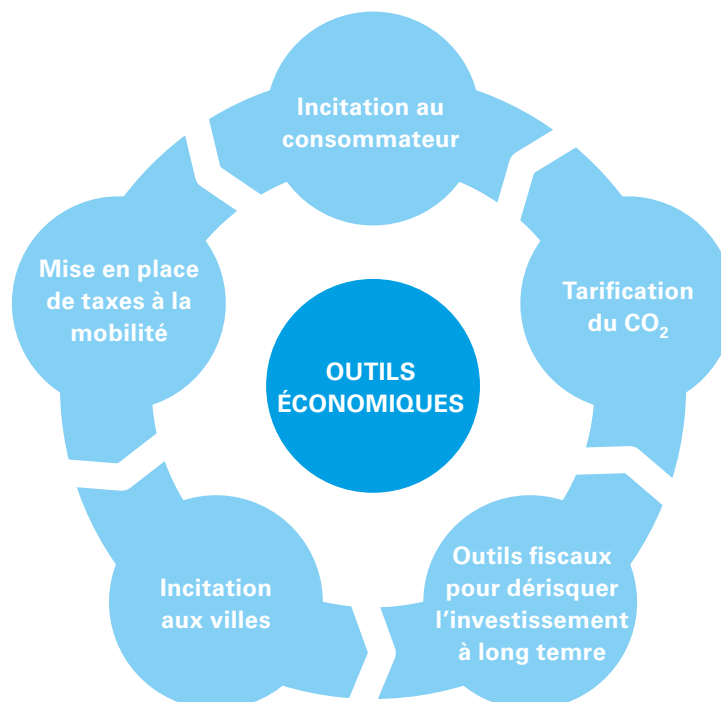
De fait, la période de transition qui se profile nécessitera l'adaptation des infrastructures afin de garantir la sécurité de tous. Il en va de même, d'ailleurs, tant du côté des assurances que du côté de la fiscalité : les États doivent s'adapter aux nouvelles formes de taxations qui voient le jour (notamment le *mobility pricing* consistant à taxer les utilisateurs en fonction du kilométrage effectivement parcouru). Aujourd'hui concentrée sur les taxes carbone, la fiscalité de la mobilité devra à terme évoluer, la flotte de véhicules électriques étant appelée à augmenter massivement.

h. Utiliser les instruments économiques

La stratégie de transformation globale des transports aura un coût et nécessitera l'investissement massif du secteur privé. Le rôle des gouvernements, de l'UE et des différentes organisations intergouvernementales consiste à actionner les nombreux leviers économiques existants ou à venir pour inciter le secteur privé à s'engager : il convient de faciliter l'investissement dans les technologies bas

carbone en assurant des retours sur investissement plus rapides et une réduction des risques en cas d'investissement à long terme dans ces technologies. Il s'agit en fait d'encourager un mouvement qui s'est révélé pour une part spontané : le secteur privé a déjà multiplié les signes positifs, acceptant et même prônant la valorisation du carbone. Encore en 2015, le Business & Climate Summit⁵⁹ organisé à Paris défendaient l'hypothèse d'un accord climatique ambitieux. Cette mobilisation sans précédent de 25 réseaux mondiaux représentant plus de 6 millions d'entreprises de plus de 130 pays, s'est conclue par un appel aux décideurs politiques « à utiliser les fonds publics pour mobiliser plus de financements du secteur privé vers des actifs bas carbone ; à introduire une tarification du carbone solide, prédictive et soigneusement conçue ; et à mettre fin aux subventions aux énergies fossiles ».

Les entreprises ont compris qu'elles peuvent qu'être gagnantes si la transition vers une économie bas carbone s'élabore à l'aide de politiques publiques solides, prévisibles et s'inscrivant dans le long terme. En soutenant les investissements et la réduction des risques, l'Europe peut bénéficier de l'élan du secteur privé. Elle dispose là d'une perspective de dynamisme économique que ses décideurs confrontés à l'urgence climatique n'ont, jusqu'ici, pas suffisamment prise en compte.



59 Communiqué de presse du Business and Climate Summit, mai 2015
http://www.businessclimatesummit.com/wp-content/uploads/2015/05/20150521_Business-Climate-Summit-Communiqu%C3%A9-de-presse.pdf

Animer le changement

Certaines des transformations promues par ce manifeste peuvent être mises en œuvre rapidement, qu'il s'agisse d'une politique de réduction des déplacements inutiles, de la promotion des mobilités douces en ville ou de l'incitation du monde rural à privilégier la durabilité. Dans le même temps, il est fondamental d'élaborer une politique de communication qui soit à la fois globale (centrée sur la notion de bien commun) et détaillée: il est impératif que la population soit concrètement associée au processus de transformation qu'impose la lutte contre le réchauffement climatique pour le rendre viable, et permettre à tous de se projeter dans un avenir moins anxieux.

Les politiques relatives au transport relèvent pour une large part des compétences nationales, mais aucune solution ne pourra s'élaborer durablement en restant cantonnée dans les limites d'un État. L'Europe a un rôle historique à jouer sur le front climatique pour plusieurs raisons qui toutes sont susceptibles de lui redonner l'éclat qui en a longtemps fait un symbole d'avenir. Il lui faut s'affirmer comme le moteur d'une mise en œuvre harmonieuse des nouvelles tendances du transport durable: par l'instauration de normes environnementales, mais aussi par des politiques d'accompagnement qui ne se limitent pas au financement des infrastructures. Elle se doit d'ailleurs de provoquer une réflexion de fond sur les stratégies futures de développement des grands axes européens de transport: cette reprise en main est nécessaire aussi bien pour restaurer une dynamique commune (certes symbolique pour une part, mais non négligeable), que pour renforcer le marché intérieur européen, ce qui ne peut se faire sans volontarisme commun.

Destinée à animer le changement, l'Europe doit générer une dynamique de mobilisation qui entraîne tous les États et la rende attractive aux yeux des citoyens. Il convient ici d'insister sur le mode de gouvernance du secteur des transports, secteur dans lequel les différents États donnent parfois l'impression d'imposer le changement nécessaire par des politiques lourdes, potentiellement considérées comme des fardeaux par le secteur privé, plutôt que d'inciter ce dernier à l'innovation. Pour ne prendre qu'un exemple, et alors même que la question du coût s'impose dès que l'on questionne les grands acteurs économiques actuels sur le marché européen des transports, il

est avéré que le transport routier reste actuellement le plus compétitif en termes de coût et de flexibilité. Le fait est qu'il est également le plus polluant. Mais se contenter d'en augmenter le coût dans l'espoir d'en diminuer l'usage risquerait fort d'avoir des conséquences désastreuses pour les TPE et PME, au point de modifier la structure économique de certaines régions, voire de certains pays. Au contraire, les solutions innovantes présentées dans ce manifeste seront d'autant plus efficaces qu'elles seront portées par les acteurs eux-mêmes dans une dynamique orchestrée à l'échelle de l'Europe entière.

Cette dynamique du changement repose sur trois piliers essentiels:

1. **La volonté réelle d'y associer la population** pour qu'elle en comprenne la nécessité et les enjeux.
2. **La capacité de convaincre les décideurs** en développant une vision logique et réaliste.
3. **Le respect du caractère collectif de cette dynamique**, qui doit se garder de générer des laissés-pour-compte, au niveau des États ou des régions.

Le terreau européen est particulièrement fertile: la prise de conscience et la mobilisation sociale sont déjà effectives en matière de changement climatique. On ne compte plus, par exemple, les différentes initiatives privées qui ont permis d'accélérer en quelques années la dynamique du sharing en Europe (BlaBlaCar, Mobility, les nouveaux services de vélos à la demande, etc.). Il convient de ne pas entraver cette volonté, mais au contraire de l'accompagner dans sa soif d'amélioration et de développement: ce pour quoi ces initiatives réclament une intervention européenne, quand bien même elles sont loin de se jouer uniquement à ce niveau.

Pour autant, certains des exemples promus dans ce manifeste peuvent ne pas s'appliquer avec la même aisance partout en Europe. Les spécificités de chaque État ne rendent pas applicables uniformément les nouvelles propositions culturelles ou commerciales: ainsi la société Uber s'est-elle heurtée à la législation française en matière de régulation des offres de voitures de transport avec chauffeur. L'Europe n'en garde pas moins le pouvoir

de proposer des mesures d'accompagnement globales, appropriées et réalistes, pour favoriser les synergies existantes entre les différentes initiatives privées, les partenariats public/privé ou les aides à l'investissement.

Il s'agit en somme de rendre l'UE et les autres organisations intergouvernementales pleinement conscientes du rôle de régulateur et d'incitateur qui est le leur, afin d'harmoniser les différentes législations et d'orienter les décisions nationales vers des objectifs stratégiques communs. Dans le même temps, force est de constater que l'UE et le système politique complexe sur lequel elle repose rendent parfois difficilement lisibles les processus de décision. Les institutions européennes doivent aussi s'interroger sur les questions de participation et, au sens fort du terme, de responsabilisation institutionnelle (*accountability*). Depuis toujours le domaine du transport, à travers notamment la mise en œuvre des réseaux européens, s'est révélé un laboratoire innovant pour les relations entre gouvernements, institutions et société civile. La mise en œuvre des innovations politiques en matière de transport durable gagnerait en transparence et en efficacité si elles étaient portées par des innovations procédurales.

A l'avenir, un défi très important attend le domaine des transports: celui de la 4ème révolution industrielle et en particulier du véhicule autonome. C'est un cas d'école: si les pouvoirs publics laissent le véhicule autonome individuel envahir les rues des villes Européennes, les problèmes que pose l'automobile en termes de saturation, de consommation d'espace et de lien social vont considérablement s'accroître, car la voiture autonome sera capable de se déplacer sans voyageurs, ce qui fera baisser le taux d'occupation moyen des véhicules. Si au contraire, les pouvoirs publics légifèrent pour soutenir activement le développement du véhicule autonome en ville comme transport en commun sous différentes formes, les problèmes de saturation de l'espace public urbain et de lien social seront en bonne partie résolus. La technologie du véhicule autonome, comme beaucoup d'autres innovations, présente une grande plasticité: elle peut être mise au service d'une large palette de modes de transports et de services. Il est essentiel, dans ce contexte et compte tenu de l'importance des enjeux, que l'Europe régule cette technologie et légifère en amont de l'arrivée sur le marché des véhicules autonomes (de niveaux d'autonomie 5 et 6), pour s'assurer qu'elle répond aux impératifs de transition énergétique et au principe de durabilité.

Conclusion

Le temps de la sidération est derrière nous. La question n'est plus, désormais, d'appréhender l'urgence climatique qui s'impose à toute la planète et tétanise l'opinion, mais d'imaginer et de construire ensemble les réponses qui permettront de rebondir vers un avenir riche de nouvelles perspectives et d'améliorations inédites en matière de mobilité.

Inévitables à très brève échéance, les transformations du secteur des transports sont l'occasion historique d'une redistribution des cartes – qui peut et doit entraîner une nouvelle donne sur le plan environnemental, bien sûr, mais aussi économique, social et même culturel. Cela ne peut se jouer uniquement au niveau des États ou des institutions européennes, mais il revient à ces derniers de l'organiser de manière à ouvrir le jeu le plus largement possible aux acteurs de la société civile et du monde associatif, dont l'implication est essentielle. Le temps où les instances nationales ou supranationales programmaient l'évolution du transport par le biais des infrastructures est révolu; une multitude d'initiatives existantes et d'investissements indispensables sont du ressort du secteur privé. La responsabilité des décideurs européens, en revanche, est pleinement engagée dans leur capacité à provoquer, accompagner, structurer et harmoniser les dynamiques qui émergent et se multiplient, réclamant l'évolution des réglementations nationales et européennes, des modes d'investissement et de la fiscalité, l'une des questions les plus épineuses au niveau européen. Le premier des enjeux est sans doute de libérer la capacité d'innovation des acteurs du secteur, mais aussi des citoyens eux-mêmes dans leurs pratiques quotidiennes à l'heure de la révolution numérique. Comme on l'a vu dans ces pages, les problématiques de la mobilité participent du sentiment qu'éprouvent un certain nombre de citoyens européens d'avoir perdu pied sur le socle communautaire, et foi en son projet; la mutation des transports peut être une occasion unique de leur redonner la main.

Dans le domaine des transports, le monde de l'entreprise a lui aussi compris pour une part grandissante qu'il était vital de s'investir dans la mutation en cours. Les nouvelles les plus récentes témoignent de cette dynamique favorable. Le 12 décembre 2017, lors du sommet international *One Planet Summit* réuni

par le président français Emmanuel Macron pour faire le point sur l'avancement de l'Accord de Paris, deux ans après sa signature, des nations, des villes et des entreprises européennes ont partagé des engagements forts, montrant leur volonté de se trouver aux avant-postes de la transformation en cours. Sur les douze engagements issus du sommet, le septième est intitulé « Des transports sans pollution »⁶⁰. Huit pays dont six sont européens – Finlande, France, Hollande, Norvège, Portugal et Suède – se sont engagés, dans le cadre de la *Transport Decarbonization Alliance* à viser une mobilité « zéro émission nette » en 2050.

À cette occasion, l'Allemagne, la Belgique, Chypre, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, Malte, Monaco, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la République tchèque, la Roumanie, la Slovénie, la Suède et le Royaume-Uni ont signé la déclaration « Tony de Brum » appelant à des avancées ambitieuses concernant la régulation des émissions de CO₂, au sein de l'Organisation Maritime Internationale.

Dans le même temps, l'Allemagne, la France, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suède se sont engagés à examiner la mise en place d'un prix du carbone significatif, conformément aux recommandations de la commission Stern-Stiglitz, tandis que la *Breakthrough Energy Coalition* annonçait un programme de partenariat pilote entre son groupe d'investisseurs et cinq États membres de la mission innovation, dont le Royaume-Uni, la France, et la Commission européenne, pour accélérer la mise à disposition des nouvelles technologies bas-carbone.

On pourrait multiplier les exemples, comme une litanie de bonnes volontés. Mais l'enjeu de ce Manifeste est d'abord de transformer les différentes initiatives en un vaste mouvement, coordonné à l'échelle de notre continent, qui a les moyens et les outils pour lui donner une ampleur incomparable. La révolution de la mobilité peut être l'occasion d'insuffler un nouvel élan au projet européen. À tous les sens de l'expression, il s'agit de donner de l'air aux citoyens européens, et toute la jeunesse de nos pays y aspire. Nous ne pouvons pas nous permettre de la décevoir. Tous ensemble, relevons le défi!

60 One Planet Summit « Les 12 engagements One Planet »
<https://www.oneplanetsummit.fr/fr/les-12-engagements-oneplanet/>

Les auteurs

Pat Cox est président de la Fondation Jean Monnet pour l'Europe depuis janvier 2015. Il fut élu au Parlement européen en 1989 et y siégea jusqu'en 2004, dont deux années (2002 – 2004) en tant que président. Depuis, il collabore régulièrement avec les institutions européennes, dont également depuis 2015 au projet de corridor européen en tant que coordinateur pour le corridor Scandinavie-Méditerranée.

Patrick Oliva est ingénieur chimiste et docteur en sciences physiques. Il rejoint le groupe Michelin en 1982 et y reste jusqu'en février 2017. Il a notamment occupé les postes de directeur de la prospective et du développement durable, ainsi que de directeur des Relations extérieures pour la mobilité durable et la transition énergétique. Parmi ses nombreux engagements internationaux, il est notamment cofondateur avec SLoCaT du partenariat PPMC – Paris Process on Mobility and Climate.

Vincent Kaufmann est professeur associé à l'École polytechnique fédérale de Lausanne et directeur du Laboratoire de sociologie urbaine. Spécialisé dans le domaine des modes de vie urbains, des politiques d'aménagement du territoire et de transports urbains, il travaille sur la notion de mobilité et son importance au travers du prisme sociologique. Il a notamment été chercheur à l'université de Lancaster et à l'École nationale des ponts et chaussées à Paris.

Niklaus Lundsgaard-Hansen a intégré l'administration cantonale bernoise après des études de droit à l'Université de Berne. D'abord à la Direction des finances, puis au poste de vice-chancelier. Il a ensuite été le collaborateur personnel de l'ancien Conseiller fédéral Adolf Ogi, au Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie. Après quelques années dans le secteur privé, il intègre le Touring Club Suisse (TCS) en 2008. Il est depuis 2013 chef de l'Office de la circulation routière et de la navigation du canton de Berne.

Leo Huberts est conseiller auprès de Pat Cox pour le corridor transeuropéen Scandinavie-Méditerranée. Il travaille en tant qu'administrateur à la Direction générale du transport de la Commission européenne (DG Move) à la section chargée du Ciel Européen unique.

Ander Audikana est actuellement chercheur à l'université de Deusto en Espagne. Il a été collaborateur scientifique à l'École polytechnique fédérale de Lausanne et chercheur Fulbright-Schumann à la University of California, à Berkeley et à la Georges Mason University. Ses recherches portent sur les politiques territoriales et urbaines en Europe.

Table des matières

Avant-propos	4
Éléments contextuels	7
Un contexte politique	7
a. Un besoin d'actions dynamiques des dirigeants européens	7
b. Les villes européennes, porteuses de vision	8
c. Vers un modèle européen ?	9
Éléments statistiques	9
a. Énergie et environnement	9
b. Possibilités intermodales	10
Un contexte social	12
Un contexte économique	13
Changer les termes du débat	15
En termes sociaux	15
En termes économiques	17
En termes environnementaux	18
Un cadre d'action possible	20
Questions méthodologiques : le caractère systémique du transport européen	20
Une feuille de route européenne	21
a. Les villes	21
b. L'énergie	22
c. Efficacité modale et intermodalité	23
d. La transformation logistique : reconfigurer les circuits logistiques et les outils ?	24
e. Créer des foyers de diminution des déplacements	25
f. Créer des solutions spécifiques pour les zones rurales et périurbaines	26
g. Investir dans l'adaptation	28
h. Utiliser les instruments économiques	29
Animer le changement	30
Conclusion	32
Les auteurs	33
Bibliographie	35

Bibliographie

Michel BIERLAIRE, Vincent KAUFMANN et Patrick RÉRAT (éds.), *La mobilité en questions*. Presses polytechniques et universitaires romandes (PPUR), Lausanne 2017.

Business and Climate Summit, communiqué de presse du 21 mai 2015 http://www.businessclimatesummit.com/wp-content/uploads/2015/05/20150521_Business-Climate-Summit-Communiqu%C3%A9-de-presse.pdf

Commissariat général au développement durable – Service de l’observation et des statistiques « *Les Franciliens consacrent 1h20 par jour à leurs déplacements* », décembre 2010 http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/_shared/pdf/IDF_cle0ec212.pdf

Commission européenne. *Livre Blanc, Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*. Bruxelles 2011.

Commission européenne. *Livre Blanc, Les défis et les pistes pour entrer dans le XXI^e siècle*. Livre Blanc de la Commission Delors, 1993.

Commission européenne. “Commission publishes Strategy for low-emission mobility”, Communiqué de presse de juillet 2016. https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2016-07-20-decarbonisation_fr

Conférence de l’ITF sur le changement climatique, Mexico 2010. *Document de discussion; travailleurs des transports et changement climatique: vers une mobilité durable, sobre en carbone*. <http://www.itfcongress2010.org/files/extranet/-2/FRA/24239/10Fr-42%20C-Climate%20Change%20Discussion%20Document.pdf>

Convention sur la circulation routière, conclut à Vienne le 8 novembre 1968 <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19680244/index.html#>

De la mobilité à la mobilité durable: politiques de transport et outils de gestion de la mobilité en milieu urbain. « *De la géographie des transports à la géographie*

de la mobilité: réflexion sur les enjeux spatiaux des infrastructures et des pratiques de déplacement ». Colloque en l’honneur du Prof. Giuseppe Pini et leçon d’adieu. Université de Lausanne, 2014.

DESSEMONTET Pierre, WALTER Sandra, OUREDNIK André, KAUFMANN Vincent, 2013. *Étude sur les effets spatiaux du développement de l’offre dans le domaine du transport régional de personne – Analyse du projet de S-Bahn 2G sur le Canton de Zurich*. Lausanne: CEAT.

DHL, communiqué de presse « Deutsche Post DHL Group s’engage en faveur de services logistiques à zéro émission d’ici 2050 », 3 août 2017 http://www.dhl.fr/fr/presse/communiques/communiques_2017/local/deutsche_post_dhl_group_sengage_en_faveur_de_services_logistiques_a_zero_emission_dici_2050.html

Draft report on a European Strategy for Low-Emission Mobility (2016/2327 (INI)), Committee on Transport and Tourism, European Parliament, 2017.

Emission reduction potential in the transport sector by 2030. Key findings. Paris Process on Mobility and Climate.

Eric ALBERT. « Climat: l’Europe veut relancer la séquestration du CO₂ », *Le Monde*, 4 février 2015 http://www.lemonde.fr/energies/article/2015/02/04/climat-l-europe-veut-relancer-la-sequestration-du-co2_4569587_1653054.html

European Commission (2017). *Statistical pocketbook, EU transport in figures*.

European Commission (2016). *Statistical pocketbook, EU transport in figures*.

Eurostat – *Statistics explained (data from July 2015)*. *Sustainable development – transport* http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Sustainable_development_-_transport&oldid=329212

Eurostat – *Statistics explained. Statistics on commuting patterns at regional level*. http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Statistics_on_commuting_patterns_at_regional_level/fr&oldid=313596

Eurostat – Statistics Explained.
Distribution of the population, by degree of urbanisation, 2013 (% of total).
[http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Distribution_of_the_population_by_degree_of_urbanisation,_2013_\(%25_of_total\)_RYB15.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Distribution_of_the_population_by_degree_of_urbanisation,_2013_(%25_of_total)_RYB15.png)

International Energy Agency. *Carbon Capture and Storage: The solution for deep emissions reductions*, 2015.
<http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/CarbonCaptureandStorageThesolutionfordeepemissionsreductions.pdf>

International Energy Agency. CO₂ emissions from fuel combustion, 2016 edition.
https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/CO2EmissionsfromFuelCombustion_Highlights_2016.pdf

IPCC. *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment. Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*.
Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA, 2014

Income Inequality, Social Inclusion and Mobility, ITF Roundtable 164, Leipzig 2017
<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/income-inequality-social-inclusion-mobility.pdf>

Vincent KAUFMANN et Ander AUDIKANA,
Mobilité et libre circulation en Europe. Un regard Suisse. Economica, Paris, Les Cahiers rouges, Fondation Jean Monnet pour l'Europe. 2017

KAUFMANN Vincent et RAVALET Emmanuel,
From weak signals to mobility scenarios: A prospective study of France in 2050.
International Scientific Conference on Mobility and Transport Transforming Urban Mobility, 2016.

Le fret mondial et le changement climatique, Perspectives et marges de progrès.
Centre d'analyse stratégique, 2010.

MAIANI Francesco et BIBER Roland.
Droit européen des transports, 2^e édition.
Dossiers de droit européen, 2013.

Mobility. Companies' strategies for climate.
Entreprises pour l'environnement, 2014.

Office fédéral de la statistique (OFS).
Le transport de marchandises en Suisse 2015.

PERIER Alexis. *Le quatrième paquet ferroviaire: l'impossible libéralisation?* Bruges Political Research Papers, College of Europe, 33 / 2014.

Emmanuel RAVALET, Stéphanie VINCENT-GESLIN et VINCENT KAUFMANN, *Tranches de vie mobile*. Loco éditions, Paris, 2014.

Scandinavian Mediterranean. *Work Plan of the European Coordinator Pat Cox*,
European Commission, 2015.

SCHIPPER Lee, MARIE-LILLIU Celine and GORHAM Roger. *Flexing the Link between Transport and Greenhouse Gas Emissions, A Path for the World Bank*,
International Energy Agency, Paris 2000.

SYVLAN Franck. *Les transports en Europe: investissement, compétitivité et transition écologique*. Questions d'Europe N° 378, Policy Paper de la Fondation Robert Schuman, 2016.

Communiqué de presse de la Confédération Suisse. *Switzerland's intended nationally determined contribution (INDC) and clarifying information*.

Transports décarbonisés: une dynamique de transformation. Cap sur l'objectif de Paris: Feuille de route mondiale pour un transport au service d'une économie « Zéro Émission nette »,
Paris Process on Mobility and Climate, 2017

Traité instituant la Communauté économique du charbon et de l'acier, chapitre IX
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:11951K/TXT&from=FR>

Traité instituant la Communauté économique européenne, titre IV
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:11957E/TXT&from=FR>

Urs BRODMANN et Werner SPILLMANN.
Verkehr – Umwelt – Nachhaltigkeit: Standortbestimmung und Perspektiven. Teilsynthese des NFP 41 aus Sicht der Umweltpolitik mit Schwerpunkt Modul C.
Verkehr und Umwelt Wechselwirkungen Schweiz – Europa Nationales Forschungsprogramm NFP 41, Bern 2000.

La Fondation a été créée en 1978 par Jean Monnet, concepteur de la première Communauté européenne et premier citoyen d'honneur de l'Europe, qui lui a confié l'ensemble de ses archives. Institution indépendante d'utilité publique, non-partisane et non-militante, elle bénéficie du soutien de l'Etat de Vaud, de la Confédération suisse et de la Ville de Lausanne. Elle déploie ses activités depuis la Ferme de Dorigny, située au cœur du campus de l'Université de Lausanne, son principal partenaire.

Elle conserve aujourd'hui de nombreux autres fonds d'archives privés qu'elle met en valeur, notamment ceux de Robert Marjolin et les papiers européens de Robert Schuman et de Jacques Delors, ainsi que des documents iconographiques et audiovisuels. Elle abrite une bibliothèque spécialisée et un centre de documentation européenne. Elle recueille les témoignages d'acteurs et témoins dans le cadre de ses programmes d'interviews filmées. Elle met ainsi à disposition des utilisateurs, notamment des chercheurs, un ensemble cohérent de ressources documentaires sur les origines et les développements de la construction européenne et les relations Suisse – Europe. La Fondation attribue chaque année sa Bourse Henri Rieben à plusieurs doctorants avancés.

A la faveur du rayonnement de ce patrimoine et de la collaboration entre Jean Monnet et le professeur Henri Rieben qui présida la Fondation jusqu'en 2005, la Fondation est devenue un carrefour européen et un lieu incontournable de rencontre, de débats et de réflexion sur de grands enjeux d'actualité européenne. Elle organise régulièrement des conférences, des dialogues européens et des colloques internationaux, nouant des partenariats avec des institutions de grande renommée. Elle décerne périodiquement sa Médaille d'or à des personnalités politiques de premier plan ayant œuvré à l'intérêt commun des Européens; parmi ses lauréats on compte José Manuel Barroso, Emilio Colombo, Mario Draghi, Valéry Giscard d'Estaing, Jean-Claude Juncker, Helmut Kohl, Romano Prodi, Helmut Schmidt, Martin Schulz, Javier Solana et Herman Van Rompuy. Elle accueille aussi de nombreux visiteurs et des chercheurs qu'elle assiste dans leurs travaux, en plus de contribuer à la formation des étudiants. Grâce à un soutien cantonal vaudois, la Fondation a lancé en 2016 une nouvelle activité comme «laboratoire d'idées» autour du travail d'un groupe d'experts, se penchant actuellement sur la thématique de la mobilité durable en Europe.

Une mission éditoriale vient compléter l'éventail de ses activités, avec la collection des Cahiers rouges créée par Henri Rieben en 1957, coéditée avec *Economica* depuis 2007 et qui compte à ce jour 218 ouvrages. En 2014, une nouvelle série de publications légères, la Collection débats et documents, a été lancée. Ces publications tendent à valoriser le patrimoine documentaire de la Fondation, ses événements publics, ou encore l'expertise de ses membres et partenaires.

Chaque année se réunit l'assemblée générale du Conseil de la Fondation qui se compose de 500 membres environ, venus de tous horizons, ainsi que son Comité scientifique. Pat Cox, ancien président du Parlement européen et du Mouvement européen international, préside la Fondation et son Conseil exécutif depuis le 1er janvier 2015. Ses prédécesseurs sont José Maria Gil-Robles (2009 – 2014), ancien président du Parlement européen et du Mouvement européen international; Bronislaw Geremek (2006 – 2008), député au Parlement européen et ancien ministre des affaires étrangères de Pologne; et Henri Rieben (1978 – 2005), professeur à l'Université de Lausanne. La Fondation est dirigée depuis 2012 par Gilles Grin, docteur en relations internationales, par ailleurs chargé de cours à l'Université de Lausanne.

Numéros déjà parus dans la Collection

Ferry, Jean-Marc:

Les voies de la relance européenne,
numéro 1, avril 2014, 51 pp.

Grin, Gilles:

*Méthode communautaire et fédéralisme:
le legs de Jean Monnet à travers ses archives,*
numéro 2, septembre 2014, 27 pp.

Cox, Pat:

*De la crise économique à une crise politique
dans l'Union européenne?,*
numéro 3, septembre 2015, 59 pp.

Cox, Pat:

*From Economic Crisis to Political Crisis
in the European Union?,*
issue 3, September 2015, 55 pp.

Gil-Robles, José Maria:

*L'investiture de la Commission européenne:
vers un gouvernement parlementaire
pour l'Union européenne,*
numéro 4, décembre 2015, 43 pp.

Dehousse, Renaud:

*Quelle union politique en Europe?
Entretien réalisé par Hervé Bribosia,*
numéro 5, mai 2016, 51 pp.

Cox, Pat:

Europe after Brexit,
issue 6, July 2016, 27 pp.

Grin, Gilles:

*Shaping Europe: the Path to European
Integration according to Jean Monnet,*
issue 7, March 2017, 34 pp.

Martenet, Vincent:

*Un pacte pour réformer et refonder
l'Union européenne,*
numéro 8, mars 2017, 54 pp.



« Tourné vers l'avenir, ce manifeste s'adresse à tous les décideurs européens, qu'ils appartiennent au monde politique, à l'univers associatif ou au secteur privé, qu'ils exercent à l'échelle du continent, des nations, des régions, des villes, du monde rural. Il s'agit en effet d'en convaincre l'ensemble des acteurs européens du secteur de la mobilité : la nécessité d'anticiper les évolutions rendues inévitables par l'urgence climatique est également d'ordre économique et social. »

Couverture : alain kissling / atelierk.org
Mise en page intérieur: atelier Kinkin

Fondation Jean Monnet pour l'Europe
Ferme de Dorigny
CH - 1015 Lausanne
www.jean-monnet.ch



**Sustainable
Nation Ireland**
Responsible Investing. Smart Business.



ISSN 2296-7710



9 772296 771001

