

THE MOBILITY TIMES

LE MAGAZINE PROSPECTIF
THE MOBILITY SPHERE

ÉDITION
#2

FOCUS

**Comblér
le fossé**

Page 4

VUE D'ENSEMBLE

**La mobilité
à travers l'Europe**

Page 8

MOBILITÉ POUR TOUS

**Stratégies pour une
mobilité inclusive**

Page 12



**La mobilité
au service
de la cohésion
sociale**



THE MOBILITY SPHERE
Transformative, sustainable insights
by transdev

 **transdev**
the mobility company



IL PRÉTEND QU'UN
JOUR, ÇA POURRA
CRÉER DE LA
COHÉSION SOCIALE EN
DÉSENCLAVANT LES
TERRITOIRES DANS LE
RESPECT DE
L'ENVIRONNEMENT



QUEL MYTHO !

DELIGNE

The Mobility Times - édition Octobre 2024

Rédaction : Jurgen Hecker - Conception / Création: Agence Heidi - Editeur : Direction de la Communication Groupe Transdev
Images : Bart Van Leersum - Charles Mamarot - iStock - Julien LUTT / CAPA pictures - Sol de Zuasabar Brebbia - Tom Schuzletel - Transdev Group
Dessin : Deligne - Iconovox

Merci de recycler ce document

À propos de *The Mobility Times*

Après un premier évènement sur la mobilité décarbonée à Amsterdam en octobre 2023, cette deuxième édition de *The Mobility Times*, qui documente le parcours de *The Mobility Sphere*, est consacrée à « **La mobilité au service de la cohésion sociale** », thème du forum organisé à Bruxelles en avril 2024.

Lancé par Transdev en 2023, le groupe de réflexion *The Mobility Sphere* a pour objectif d'explorer et de façonner l'avenir de la mobilité en Europe.

La mobilité et la cohésion sociale sont des thèmes évidents pour le deuxième forum *The Mobility Sphere*, organisé à l'approche des élections européennes, à un moment où le Pacte Vert de l'Union européenne est remis en question. Parmi les préoccupations exprimées, il y a celles concernant les inégalités qu'il pourrait générer, renforcer ou ne pas résoudre. Un consensus émerge parmi les experts pluridisciplinaires : pour que la transition écologique soit acceptée par le grand public, elle doit prendre en compte les plus vulnérables et réduire la fracture entre les différentes zones géographiques. Garantir une transition inclusive est devenu une priorité majeure afin que personne ne soit laissé pour compte sur le chemin de la mobilité décarbonée et accessible.

La mobilité n'est pas une évidence pour tout le monde et c'est un gros budget qui peut parfois représenter jusqu'à un quart du revenu d'un ménage dans l'Union européenne¹. En France, une personne sur quatre a refusé un emploi ou une formation faute de moyens de transport suffisants² et, dans les zones rurales, de plus en plus de personnes sont assignées à domicile faute de solutions de mobilité. L'inégalité d'accès à la mobilité, combinée à la précarité énergétique, peut provoquer des tensions et des troubles sociaux.

Cette édition de *The Mobility Times* présente les points forts des discussions, des points de vue et des analyses des défis liés à la question de la mobilité au service de la cohésion sociale. Découvrez dans cette édition les avis d'experts en mobilité, d'acteurs institutionnels et politiques, d'universitaires, de philosophes, de chefs d'entreprise et d'autres parties prenantes, représentant différents pays et régions.

Nous vous souhaitons une bonne lecture.



Sources :

1. Eurostat, 2022 - 2. Laboratoire de la Mobilité Inclusive, Enquête « Mobilité et accès à l'emploi », 2017

Retrouvez des vidéos et plus de contenus sur
transdev.com



CHIFFRES

La mobilité des citoyens européens



10,6 %

du budget des ménages européens est consacré à la voiture individuelle, contre seulement 1,9 % pour des services de mobilité partagée¹



71 %

des trajets en kilomètres-passagers sont effectués en voiture, contre seulement 8 % en bus et autocars et 7 % en train²



64 %

des citoyens européens sont enclins à passer de la voiture aux transports publics pour des raisons environnementales³

Sources : 1. Eurostat, 2022 - 2. Cour des comptes, 2018 - 3. EIB, 2020



FOCUS

Comblent le fossé

Comment rendre la transition écologique de la mobilité équitable et inclusive ?

L'action climatique nécessite des investissements importants, des changements de mode de vie et parfois de nouveaux comportements. Tout cela peut peser sur une partie de la population qui dispose d'une faible marge de manœuvre financière pour effectuer les changements requis par la transition verte. La question de savoir si la transition climatique et l'inclusion sociale sont véritablement incompatibles se pose de plus en plus, notamment depuis les manifestations à travers l'Europe contre des mesures comme la taxe carbone et les réductions d'émissions.

La voie vers l'acceptation

Les changements nécessaires à cette transition seraient plus facilement acceptés s'ils étaient expliqués, équitables et offraient une protection économique aux populations les plus vulnérables. « Les gens doivent sentir que la transition est juste, qu'ils en font partie et qu'elle est abordable », a déclaré Daniel Mes, membre du cabinet du Commissaire européen chargé de l'Action pour le climat. Colin Scicluna, chef de cabinet de la vice-présidente de la Commission européenne chargée de la Démocratie et de la Démographie, a quant à lui ajouté que s'il n'y a « aucun doute sur la nécessité de rendre notre continent plus vert, nous devons également réfléchir aux coûts et aux implications qui y sont liés, afin de nous assurer que la transition est juste pour tout le monde. »

Au-delà des contraintes financières objectives, on peut également avoir le sentiment que les élites politiques européennes qui poussent à la transition ont une compréhension limitée des réalités sur le terrain, a suggéré Ulrike Guerot, politologue et fondatrice de l'European Democracy Lab.

2ème

Le transport représente le deuxième poste de dépenses des ménages de l'UE, après le logement.

Source : Eurostat

Une transition inclusive

« Il semble que tout tourne autour des villes, des villes intelligentes, et fondamentalement des élites de ce monde qui sont toutes végétaliennes désormais. Plus de viande, plus de voitures, ils roulent à vélo et se félicitent d'être « climatiquement neutres », mais ce n'est pas le cas de la majorité des gens. »

Jillian Van der Gaag, conseillère en politiques publiques pour la Ville d'Amsterdam, recommande de s'attaquer résolument à ces stéréotypes si l'on veut que la transition vers une mobilité durable bénéficie d'un large soutien.

« Il est important d'écouter et de voir ce dont les gens ont besoin, en particulier ceux qui n'ont pas les moyens de changer », a-t-elle déclaré.

Selon Philippe Van Parijs, philosophe et économiste belge très impliqué dans les initiatives non gouvernementales locales, un dialogue honnête permettra d'ouvrir la voie à une large acceptation du changement.

« Les politiques deviennent applicables parce que les gens comprennent ce qui se passe, même s'ils ne sont pas tout à fait d'accord » a-t-il déclaré. « Surtout s'ils ont le sentiment d'avoir été consultés et qu'au moins certaines de leurs préoccupations ont été prises en compte. »

Pauvreté des transports

Pour Elisabeth Kotthaus, chef d'unité à la direction générale de la Mobilité et des Transports de la Commission européenne, chargée des aspects sociaux, des droits des passagers et de l'égalité des chances, « la pauvreté des transports » est un sujet clé à

aborder. « L'UE se concentre actuellement sur la définition des critères de mobilité « abordable, disponible et accessible », a-t-elle déclaré.

La pédagogie est nécessaire, selon Sébastien Bailleul, directeur des relations institutionnelles et européennes de Wimoov, une association française engagée pour une mobilité inclusive. « Nous travaillons avec des demandeurs d'emploi, des allocataires sociaux, des jeunes de banlieue, des personnes qui n'ont pas de solutions », a-t-il précisé.

« Nous partons de leur réalité. Lorsque nous soutenons les gens, nous parlons des questions écologiques. En les amenant à utiliser les transports publics et d'autres alternatives à la voiture, nous leur permettons de réaliser 31% d'économies d'énergie et d'argent, car les déplacements en voiture coûtent cher. » Selon Mme Kotthaus, d'autres avantages de la transition doivent être mis en évidence. « Ce qui manque parfois, c'est une communication positive sur les avantages. »

« L'acceptabilité est essentielle. Sinon, nous aurons des manifestations et des protestations parce que les gens ne comprennent pas la politique mise en place. » Barbara Stoll, directrice de la Clean Cities Campaign, a déclaré au *Mobility Times* « Nous devons prendre soin des personnes les plus vulnérables et les plus exposées de notre société, qui sont souvent celles qui supportent le plus gros du poids de la transition. »



Si nous sommes du côté des gens, des humains, et que nous essayons de voir leurs besoins, nous pouvons avoir un impact.



Sébastien Bailleul

Directeur des relations institutionnelles et européennes, Wimoov



Ne sacrifions pas la mobilité, car la mobilité, c'est la liberté.



Antoine Grange

Directeur général Europe, Transdev



Les gens les plus heureux ont tendance à vivre dans des endroits beaux, agréables et verts.



Barbara Stoll

Directrice, Clean Cities Campaign



Nous avons franchi la première étape du Pacte Vert européen et de l'action climatique et nous disposons désormais d'un cadre de pointe. Il est maintenant temps de passer à la seconde étape et de mobiliser pleinement les citoyens et les entreprises.



Daniel Mes

Membre du cabinet du Commissaire européen à l'Action pour le Climat

INSPIRATIONS DE BRUXELLES

Entendu au Forum The Mobility Sphere



Nous devons mettre en évidence les points positifs de l'action climatique tout en parlant des défis. C'est ainsi que nous restons crédibles.



Elisabeth Kotthaus

Chef d'unité à la direction générale de la Mobilité et des Transports de la Commission européenne



Les réseaux, les transports et la mobilité sont très importants pour la paix et l'unité.



Dominique Riquet

Ancien membre de la Commission des Transports et du Tourisme du Parlement européen

« Une politique de mobilité intelligente doit être, en même temps, une politique d'immobilité agréable. »

Philippe Van Parijs

Philosophe et activiste



Si vous cherchez à monter une nouvelle entreprise, ouvrez un magasin de vélos.



Elke Van den Brandt

Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité

« Rendons-nous nos communautés plus heureuses, plus vivantes, plus intégrées, innovantes et dynamiques ? Si ce n'est pas le cas, je ne sais vraiment pas ce que nous faisons. »

Violeta Bulc

Ancienne Commissaire européenne chargée des Transports

INTERVIEW

François Gemenne

Auteur principal du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), professeur à HEC Paris et Sciences Po, et conseiller scientifique de *The Mobility Sphere*



Il s'agit de rendre les gens plus heureux

La mobilité peut-elle contribuer à changer le discours sur la transition climatique ?

Nous vivons une période difficile pour les politiques environnementales et la transition écologique et climatique. En Europe, notamment après les récentes élections au Parlement européen, le Pacte Vert fait l'objet de vives critiques, voire d'attaques en règle. Certains de ses éléments clés sont menacés. Pourquoi ? Parce que le Pacte Vert est souvent perçu comme injuste, un fardeau inégalement réparti entre les différentes parties prenantes.

La mobilité comme vecteur de cohésion sociale

Mais les transports publics et la mobilité peuvent être de puissants vecteurs de cohésion sociale et nous aider à remettre le Pacte Vert sur les rails. Il est clair que le transport routier est l'une des principales sources d'émissions en Europe et qu'il doit être décarboné. En développant les transports publics, nous pouvons à la fois décarboner le transport routier et renforcer la cohésion sociale.

Nos villes ont été construites autour de l'utilisation des voitures individuelles, mais elles doivent mieux intégrer les réseaux de transports publics, les vélos et les piétons, même si les voitures restent un élément de l'équation. Les transports publics rassemblent les gens et favorisent le sentiment d'agir ensemble et pas chacun pour soi. C'est particulièrement important dans les zones périurbaines, souvent confrontées à des problèmes de pauvreté sociale et de transport.

Si nous n'associons pas les questions environnementales et celles autour de la cohésion sociale, je crains que nous n'échouions. En les associant intelligemment, nous pouvons réussir sur les deux tableaux.

La perception de l'action climatique

Nous savons aujourd'hui que certains défis liés à des transports plus propres et plus inclusifs auraient dû être relevés il y a des années, voire des décennies. Mais nous savons aussi que l'une des raisons pour lesquelles l'action en faveur du climat prend souvent autant de temps est qu'elle est encore largement perçue comme une contrainte. Nous avons insisté sur les impacts du changement climatique qui se matérialiseraient si nous ne faisons rien. Mais nous n'avons probablement pas assez insisté sur les avantages de l'action. Nous devons vraiment inverser la manière dont nous communiquons sur l'action climatique.

Mettre l'accent sur les avantages

La mobilité, et les transports publics en particulier, sont d'excellents moyens de concrétiser ces avantages. Nous avons constaté que les investissements dans les transports publics et les programmes de mobilité permettent de rendre les villes plus agréables. La politique devrait avoir pour but de rendre les gens plus heureux, mais nous perdons souvent de vue cet objectif.

L'une des raisons de l'opposition à l'action climatique est que les gens ressentent les contraintes, le fardeau, le sang et les larmes. Mais ils ne voient pas la victoire. Ils ne voient pas les avantages.

Nous devons absolument insister sur ces avantages pour les rendre visibles. La mobilité est peut-être le meilleur moyen d'y parvenir.



26 %
d'augmentation des émissions des transports en Europe depuis 1990.

Source : L'état des transports européens 2024. Rapport de Transport & Environment.



44 %
part potentielle du transport européen dans l'ensemble des émissions d'ici 2030 avec les politiques actuelles du Pacte Vert.

Vivre en périphérie

Devons-nous accorder plus d'attention aux zones périurbaines et rurales si nous voulons que la transition vers des solutions de mobilité plus propres réussisse ? Les discussions qui ont eu lieu lors du forum *The Mobility Sphere* à Bruxelles ont permis de mieux comprendre les problèmes de transport auxquels ces zones sont confrontées. Si la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle est nécessaire et bienvenue dans les villes, une approche similaire dans les zones à faible densité de population ne peut fonctionner que si les habitants disposent d'alternatives crédibles en matière de transports publics.



En France, 13 millions de personnes n'ont pas le choix, ou pensent ne pas l'avoir, dans leur mobilité quotidienne.



Sebastien Bailleul

Directeur des relations institutionnelles et européennes, Wimoov

La dépendance à la voiture

« Il y a des gens qui n'ont pas le choix dans leur mobilité quotidienne », explique Sébastien Bailleul, directeur des relations institutionnelles et européennes chez Wimoov, association française dédiée à la mobilité inclusive. « Quand il n'y a pas de transports publics, ils sont complètement dépendants de la voiture. » Cette dépendance peut représenter une lourde charge financière pour les ménages à faible revenu, les alternatives individuelles telles que les voitures électriques n'étant pas envisageables pour la plupart d'entre eux : « Les personnes qui peuvent acheter une voiture électrique ne sont pas celles qui doivent faire la navette tous les jours depuis la banlieue ».

« C'est un cercle vicieux. Les gens vivent loin du centre des villes ; ils n'ont pas beaucoup d'argent et n'ont pas de solutions. Ils ne peuvent pas se déplacer, donc ils ne peuvent pas trouver de travail », ajoute-t-il.

Tenir compte des réalités locales

La première étape consiste à reconnaître que les zones périurbaines et rurales ont des besoins différents de ceux des centres-villes. « Les communautés plus éloignées ou rurales seront touchées d'une manière très différente qu'un environnement urbain », a fait remarquer Colin Scicluna, chef de cabinet de la vice-présidente de la Commission européenne chargée de la Démocratie et de la Démographie. « C'est pourquoi nous devons adopter une approche qui tienne compte des réalités du terrain et qui ne pose pas d'exigences déraisonnables ».

L'une de ces réalités est souvent l'absence de transports publics fiables, sûrs et fréquents. Jakop Dalunde, membre suédois de la Commission des Transports et du Tourisme du Parlement européen, a mis en garde contre le fait que les décideurs politiques des villes ignorent ce fait et adoptent une « position moralement supérieure » à l'égard des zones périurbaines et rurales. Celui qui a grandi dans le quartier branché de Södermalm à Stockholm ajoute : « J'ai toujours pu marcher, faire du vélo ou prendre le métro, il m'a donc été facile de participer à la transition

verte de manière très naturelle. Mais pour beaucoup d'autres, vivre de manière plus durable est plus difficile. Nous devons être moins critiques et nous concentrer davantage sur la facilité d'utilisation des transports publics en dehors des villes. »

Le prix du changement

« Il est important d'écouter et de voir ce dont les gens ont besoin pour changer », a déclaré Jillian Van der Gaag, conseillère en politique publique pour la Ville d'Amsterdam, « en particulier pour les personnes qui ne peuvent pas se permettre de changer. »

Lorsque des transports publics abordables et fiables sont disponibles, « les gens peuvent tout à fait vivre sans voiture dans un environnement rural », a observé M. Scicluna. Selon Dominique Riquet, spécialiste des transports récemment retiré de la vie politique après une longue carrière en tant que membre du Parlement européen, un bon système de transport public contribuerait également à réduire l'impact de l'écart financier entre les citadins et les personnes vivant en périphérie. « Si vous vivez dans le centre de Paris ou de Londres, vous êtes probablement riche et non pauvre », remarque M. Riquet. « Et si vous vivez dans une zone très périphérique, vous êtes probablement plus pauvre. »

« Mais si l'on facilitait l'accès aux villes depuis la périphérie, je choisirais probablement d'y vivre », a-t-il ajouté. « Plus nous résoudrons la question des réseaux en dehors des grandes villes, plus nous résoudrons les problèmes des très grandes villes elles-mêmes. »

Violeta Bulc, ancienne Commissaire européenne en charge des Transports, a déclaré que les décideurs politiques devraient aider à développer ce qu'elle appelle des villages et des zones rurales « intelligents », impliquant de nouveaux emplois, des technologies vertes et des solutions de mobilité.



90 % des habitants de la banlieue de Louvain, en Belgique, utilisent leur voiture pour se rendre en ville tous les jours.



Tim Asperges

Conseiller chargé de la mobilité de la Ville de Louvain (Belgique)



PAYS-BAS

Monter dans le Buurtbus

Le *Buurtbus*, qui signifie « bus de quartier » en néerlandais, intervient dans les zones peu peuplées, là où les bus ordinaires ne vont pas en raison du faible nombre de passagers. Né aux Pays-Bas, le concept consiste à faire circuler des minibus en coopération avec les autorités locales, un opérateur et des conducteurs bénévoles. L'itinéraire peut varier en fonction des besoins de mobilité du jour. BBA, filiale de Transdev, a lancé le premier service de ce type au début des années 1980. Considéré comme un élément à part entière du système de transport et de l'économie solidaire, des centaines de *Buurtbus* fonctionnent aux Pays-Bas et l'idée a été reprise dans d'autres pays.

FRANCE

Il suffit de demander : le transport à la demande

Là où il n'y a pas de transport, dans les zones moins peuplées en dehors des centres urbains, le transport à la demande (TAD) prend tout son sens. Des solutions de TAD sont proposées dans plusieurs pays, apportant souplesse et liberté dans la mobilité quotidienne, et favorisant la cohésion sociale et le développement. Dans le nord de la France, le réseau Tadao, opéré par Transdev, pour Artois mobilités, offre des services hautement digitalisés sur un territoire de 150 communes et 650 000 habitants. L'objectif du TAD est toujours de combler les lacunes des services de transport existants, avec un maximum de flexibilité et de facilité numérique. Parmi les exemples de réussite, citons PTFlex aux Pays-Bas, le service 100 % numérique de la ville française du Havre pour les noctambules et les travailleurs, et les services de ferry à la demande dans le port de Sydney, en Australie.



Plus de

14 millions

de passagers transportés chaque année via les services de transport à la demande de Transdev.

Source : Groupe Transdev

ROYAUME-UNI

Renforcer l'indépendance

À Harrogate, en Angleterre, les personnes handicapées peuvent voyager gratuitement en bus, ce qui les encourage à utiliser les transports publics et favorise leur indépendance. La *Harrogate Bus Company*, filiale de Transdev, s'est associée à l'organisation caritative *Guide Dogs*, qui travaille avec des personnes malvoyantes, pour faciliter les déplacements. Amy, 16 ans et Sam, 26 ans, ont participé à une session de formation pour s'entraîner à monter dans un bus, utiliser un billet, effectuer un trajet et descendre pour terminer le voyage. Un groupe d'étudiants à besoins spéciaux du *Personalized Learning College* de Harrogate a également reçu des laissez-passer gratuits pour les aider à utiliser les transports publics en toute confiance.



PORTUGAL

Dites oui

Dans les zones peu peuplées, souvent à faible revenu et éloignées des centres urbains, SIM - « oui » en portugais - est une offre de transport qui met fortement l'accent sur la durabilité et des options d'abonnement accessibles. Parmi ses offres, SIM-5 Dias, qui propose un service de bus ou de minibus entre cinq localités et le centre municipal, avec une route différente chaque jour ouvrable. Le SIM peut être étendu en fonction de la taille de la population et combiné à d'autres services tels que le transport à la demande. Transdev Portugal gère ces services depuis 2017.



La mobilité à travers l'Europe

FRANCE

Carton rouge pour les harceleurs scolaires

Comprendre les besoins des jeunes est primordial lorsque vous exploitez des services de bus pour les élèves et les étudiants se rendant à l'école, à l'université ou en voyage scolaire.

Des conducteurs expérimentés, le confort et un haut niveau de sécurité sont les ingrédients clés de la réussite des trajets scolaires, qui sont essentiels dans certaines régions pour permettre aux jeunes d'accéder à l'éducation.

Transdev transporte chaque jour 700 000 enfants entre leur domicile et leur école, rien qu'en France. En 2023, le Groupe a signé un partenariat avec ADN Kids, une association qui apprend aux enfants à gérer les conflits, à oser parler, à se défendre et à s'entraider. La méthode et les idées d'ADN Kids se sont révélées être un outil précieux pour les équipes des bus scolaires qui accompagnent les enfants tous les jours.



Près de **2 millions** d'élèves empruntent chaque jour les services de transport scolaire en France.

Source : Fédération nationale de transports de voyageurs (FNTV), 2022.





POUR DEMAIN

Rassemblons-nous, maintenant

Pourquoi la mobilité est cruciale pour la cohésion sociale

Le maintien de la cohésion sociale est un défi majeur pour les décideurs politiques qui devraient donner à la mobilité un rôle central dans les solutions à apporter aux sociétés de plus en plus fragmentées en Europe et au-delà.

« Nous savons qu'aujourd'hui les sociétés sont plus divisées que jamais », a déclaré Barbara Stoll, directrice *Clean Cities Campaign*. « La mobilité urbaine a un impact énorme sur le bonheur humain et sur la façon dont les gens se rassemblent. »

Façonner le bien-être des citoyens

« Il y a un grand pas à faire entre notre situation actuelle et celle que nous devons atteindre », selon Barbara Stoll. « Les dirigeants municipaux ont une responsabilité à cet égard, car nous savons que, quelle que soit la manière dont nous concevons nos villes et quelles que soient les possibilités que nous donnons aux citoyens de se déplacer, nous pouvons façonner leur bien-être, leur bonheur et la cohésion sociale. »

Pour Barbara Stoll, il existe de nombreuses façons d'amener les groupes les plus marginalisés de la population à participer à cette transition. « Il est absolument primordial de s'occuper de ceux qui respirent l'air le plus mauvais parce qu'ils vivent dans les endroits les plus pollués, à côté des routes les plus

mauvaises, les plus encombrées. »

Elke Van den Brandt, ministre bruxelloise de la Mobilité, a déclaré que les décideurs politiques devaient créer davantage d'espaces publics « dans lesquels les gens se sentent bienvenus, en sécurité et en bonne santé ».

Bien que cette approche représente un changement de paradigme pour de nombreux experts en mobilité, il est nécessaire de franchir le pas, a-t-elle déclaré. « L'inclusion sociale ne se fait pas toute seule. »

Une transition inclusive

Plusieurs initiatives gouvernementales ont été mises en œuvre pour allier inclusion et transition vers une mobilité plus durable. Par exemple, la France a mis en place un programme de crédit-bail pour permettre aux familles les plus pauvres d'accéder à des véhicules électriques à des prix abordables. Le programme a été sursouscrit quelques semaines après son lancement au début de l'année, et a été interrompu après la signature de 50 000 contrats.

Le gouvernement a déclaré qu'il pourrait renouveler le programme en 2025. « Il y a des progrès au niveau politique », a déclaré Sébastien Bailleul, directeur des relations institutionnelles et européennes chez Wimoov, une association oeuvrant pour une mobilité inclusive.

EN CHIFFRES

● En France **13 M** de personnes sont confrontées à la pauvreté liée à la mobilité

Le baromètre de la mobilité quotidienne de Wimoov analyse les critères relatifs au manque d'accès aux transports dans la vie quotidienne et à la dépendance à la voiture.

● **100 000 personnes** sont accompagnées par des organismes de mobilité inclusive en France chaque année.

Source : Baromètre de la mobilité quotidienne de Wimoov.



La mobilité est un droit

Une loi-cadre sur la mobilité en France, par exemple, a affirmé pour la première fois en 2020 que « la mobilité est un droit pour tous », comme le rappelle Sébastien Bailleul à *The Mobility Times*.

Isabel Garcia Munoz, députée au Parlement européen, abonde en ce sens : « la mobilité doit être un droit universel, un droit précurseur crucial pour l'accès à d'autres droits fondamentaux, tels que le logement, le travail, l'éducation et la santé ». Mme Garcia Munoz a précisé qu'il existait une « conditionnalité » entre des transports efficaces et des infrastructures bien planifiées. « Sans elles, la cohésion sociale n'existe tout simplement pas », a-t-elle déclaré.

« Nous devrions investir dans les transports publics, améliorer la qualité et la fréquence des services et inciter les citoyens à utiliser des solutions de transport plus durables. Les autorités devraient également introduire une « vérification de la cohésion » dans toutes les décisions relatives à la politique des transports. »

Une action de terrain réussie

Entre-temps, le processus peut également aller « dans l'autre sens », lorsque l'action de la base en faveur de la cohésion sociale favorise une meilleure mobilité, a fait remarquer le philosophe, économiste et activiste Philippe Van Parijs basé à Bruxelles. « J'ai passé des centaines d'heures à travailler sur deux initiatives étroitement liées à la mobilité et qui ont été couronnées de succès », a-t-il déclaré à *Mobility Times*.

L'une était la transformation d'une autoroute à cinq voies traversant le quartier européen de Bruxelles afin de créer plus d'espace pour les cyclistes et les piétons, et l'autre une invitation à un mouvement de « désobéissance civile » en organisant des piqueniques sur l'autoroute urbaine très fréquentée qui traversait le centre de Bruxelles, aboutissant à la piétonnisation de cette autoroute. « Il a fallu beaucoup de lobbying, beaucoup de persévérance de la part d'un groupe de jeunes qui soutenaient cette initiative et un peu de courage de la part des personnes au pouvoir », a déclaré M. Van Parijs. « Nous avons dû persister, mais nous avons fini par obtenir gain de cause. »



● **2,4%** de la population de l'UE et **5,8%** des personnes menacées de pauvreté n'ont pas les moyens d'utiliser régulièrement les transports publics, selon les dernières données disponibles.*

En plus du coût, l'accès aux transports dépend d'autres facteurs, comme la qualité et la fréquence des services, l'état de l'infrastructure et l'accessibilité (numérique et physique).

***Source :** Accès aux services essentiels : les principaux défis pour les plus vulnérables. Rapport de la Commission européenne, 2023.



Barbara Stoll

Directrice,
Clean Cities Campaign

Comment catalyser le passage à une mobilité urbaine durable ?

Barbara Stoll, énumère ses 4 piliers pour le changement :

- 1 **Réaffectation de l'espace public :** des voitures vers les personnes, afin de permettre aux communautés de prospérer.
- 2 **Une mobilité plus active :** créer les conditions et les infrastructures nécessaires pour que les gens puissent marcher, faire du vélo et se déplacer en trottinette plus souvent.
- 3 **Promotion et investissement dans les transports publics et partagés :** un réseau accessible et abordable devrait être l'épine dorsale de toutes les villes.
- 4 **Utilisation de véhicules électriques pour tous les autres déplacements :** dans l'idéal, ces véhicules devraient être partagés et de petite taille.



AVANTAGES

Stratégies et gouvernance pour atteindre une mobilité inclusive et la cohésion sociale

Les institutions de l'Union européenne ont un rôle clé à jouer pour amener les gouvernements nationaux, les régions, les villes et les autorités locales à adopter une stratégie commune pour une mobilité durable et inclusive. Le Pacte Vert, la feuille de route de l'UE vers la neutralité climatique d'ici 2050 - qui a fait l'objet de nombreuses critiques depuis son lancement en 2020 - a besoin d'un nouvel élan de soutien des Etats membres pour qu'il soit accepté, comme l'ont recommandé certains participants au Forum *The Mobility Sphere*.



Pour que la politique contre le changement climatique bénéficie d'un soutien populaire, vous devez en montrer les avantages.



Jakop Dalunde

Membre de la Commission des Transports et du Tourisme du Parlement européen

Les participants ont indiqué que la stratégie européenne pour une mobilité durable et intelligente devait mettre davantage l'accent sur les solutions de transport public durables. Ces dernières apparaissent désormais comme un ingrédient crucial de toute stratégie visant à contrer le récent scepticisme envers le Green Deal provoqué par les crises sociales et le coût de la vie dans l'ensemble de l'UE.

Mettre en avant les bénéfices

« Pour que les politiques de lutte contre le changement climatique bénéficient d'un soutien populaire, il faut en montrer les avantages », recommande Jakop Dalunde, membre de la Commission des Transports et du Tourisme du Parlement européen. De nombreuses solutions de ce type - accessibles, inclusives et abordables - sont prêtes à être déployées, et les décideurs politiques devraient faire davantage pour souligner les avantages, y compris financiers, du passage à des modes de transport plus propres.

Dans ce contexte, la promotion d'un objectif

commun entre les pays membres de l'UE en matière de mobilité est une stratégie gagnante, a déclaré Dominique Riquet, membre de longue date de la Commission des Transports et du Tourisme du Parlement européen, qui a récemment annoncé son départ de la vie politique.

Des questions apparemment techniques telles que la normalisation de l'électrification ou des limites de vitesse pourraient être transformées en « outils d'unification », selon M. Riquet. « Vous créez la même culture autour des transports et vous expliquerez que c'est dans l'intérêt commun », a-t-il déclaré, ajoutant qu'il est primordial d'instaurer la « confiance » dans le projet de mobilité.

Dialogue et changement

Il existe des exemples remarquables de réussite où un dialogue patient et honnête a permis de faire évoluer les choses. C'est le cas du système de péage urbain de Stockholm, la ville natale de Jakob Dalunde, qui n'avait pratiquement aucun soutien politique ou populaire lorsqu'il a été mis à l'essai en 2006.



Source : Centre for Transport Studies Stockholm Working Paper 2014:7.

Mais après sept mois de tests et de consultations, le péage urbain a été approuvé par référendum, ce qui a entraîné une réduction substantielle du trafic automobile depuis lors.

« Voici un excellent exemple où nous avons réussi à introduire un système qui réduit le changement climatique ou l'impact sur le climat en montrant les avantages - moins de pollution et moins de congestion - plutôt qu'en se concentrant sur la culpabilité », a résumé M. Dalunde pour expliquer la stratégie d'acceptation.

Elisabeth Kotthaus, chef d'unité à la direction générale de la Mobilité et des Transports de la Commission européenne, chargée des aspects sociaux, des droits des passagers et de l'égalité des chances, a insisté sur une nouvelle approche pour répondre aux récents défis de la cohésion sociale.

« Nous devons concevoir nos politiques différemment en tenant compte des différents groupes d'utilisateurs. Comment organiser cette transition ? Si les gens perdent leur emploi, peuvent-ils trouver quelque chose d'autre ? Ils se reconvertisent ou suivent des formations ? Pouvons-nous imaginer de nouveaux emplois dans le secteur des transports, peut-être moins stressants ? », a-t-elle déclaré.

L'impact sur la prise de décision

« Les citoyens doivent sentir que l'espace entre les élections est accueillant pour eux », a observé Colin Scicluna, chef de cabinet de la vice-présidente de la Commission européenne chargée de la Démocratie et de la Démographie. « C'est un espace où ils peuvent participer, contribuer à l'élaboration des politiques et avoir un impact déterminant sur la manière dont la prise de décision se déroule. »

Daniel Mes, membre du cabinet du Commissaire européen à l'Action pour le Climat, a suggéré que l'on pourrait faire beaucoup pour exploiter la coopération climatique entre les villes européennes en vue de l'achat conjoint de véhicules zéro émission, tels que les bus, afin de les rendre plus abordables. « Un quart des nouveaux bus vendus sur le marché unique de l'Union européenne sont déjà à zéro émission, bien avant les autres segments - et il faut faire davantage pour permettre aux fabricants européens de rivaliser avec leurs concurrents non européens. Ce sera une priorité politique de s'assurer que nos constructeurs de bus européens ont un rôle à jouer dans cette transition et qu'ils bénéficient d'une part équitable de ces opportunités économiques », a déclaré M. Mes.



Ce sera une priorité politique de s'assurer que nos constructeurs de bus européens ont un rôle à jouer dans cette transition et qu'ils bénéficient d'une part équitable de ces opportunités économiques.



Daniel Mes

Membre du cabinet du Commissaire européen à l'Action pour le Climat





ÉCOLOGIE ET SOLIDARITÉ

UNIR NOS FORCES

Élément clé de la société civile, les organisations non gouvernementales (ONG) qui se concentrent sur la politique liés au bien-être social ont des contributions majeures à apporter au débat sur l'avenir de la mobilité. Le *Mobility Times* a demandé à trois ONG comment, selon elles, l'Europe peut se rapprocher des objectifs de décarbonation des transports tout en ne laissant aucune partie de la population socialement et économiquement vulnérable de côté.

UN PEU DE COURAGE



Arnaud Potel

Membre
Pour Un Réveil Écologique

Comment la mobilité peut-elle contribuer à la cohésion sociale ?

La doctrine dominante aujourd'hui est qu'il faut un transfert du véhicule individuel massivement utilisé vers les transports en

commun. Pour que cela fonctionne, il faut développer la notion d'acceptabilité de l'écologie. Il y a beaucoup d'écologistes qui réclament des mesures écologiques, mais elles sont souvent inacceptables socialement. Il y a un manque de pédagogie dans ce domaine.

Les transports publics sont-ils suffisamment attractifs ?

Beaucoup de gens n'utilisent pas les transports publics, et ce n'est pas forcément une question de prix des billets. C'est une question de solutions. Même lorsque des solutions existent, il y a un effort mental à fournir pour les utiliser. Dans certains pays européens, il est possible de prendre les transports en commun en passant simplement sa carte de crédit. Ce système est en place dans des villes comme Marseille, Dijon et Lyon en France, et à Bruxelles, en Belgique, il est même moins cher que les tickets physiques. Mais à Paris, par exemple, il existe une pléthore de titres de transport différents. C'est comme si on voulait dissuader les gens de prendre les transports en commun. Le vrai problème, c'est ce manque cruel de lisibilité. Les gens ne comprennent pas ce qui est proposé, ni où sont les horaires. Ils prennent donc leur voiture.

Quel serait l'exemple d'une bonne pratique ?

Nous devons examiner de plus près les péages urbains, en particulier dans les centres urbains très denses. Il n'est pas possible d'interdire aux gens d'utiliser leur voiture, mais il pourrait y avoir une taxe, en fonction des revenus, de la taille, du type et de l'âge de la voiture. Certains trouvent cette idée effrayante, mais elle peut être acceptée si elle est expliquée correctement. Il faudra un peu de courage pour la mettre en œuvre.

Un message aux autorités locales ?

Arrêtez de développer des projets absurdes. Je ne suis pas du tout certain que le projet parisien de liaison ferroviaire dédiée à l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle contribue à décarboner la mobilité alors qu'il existe déjà une liaison en transports en commun. Une liaison directe à 25 euros augmentera encore plus la ségrégation sociale. Et vous incitez les gens qui prennent déjà beaucoup l'avion à le prendre encore plus. Nous devrions plutôt chercher à décarboner la mobilité qui se fait dans les zones périurbaines, et entre les zones périurbaines et le centre-ville.

UNE TRANSITION SOCIALEMENT ÉQUITABLE



Diane Strauss

Directrice, France
Transport et Environnement (T&E)

Quelle est votre appréciation des progrès accomplis en matière de décarbonation des transports ?

Nous nous trouvons aujourd'hui à un moment crucial. Le Pacte Vert de l'UE est une évolution positive, mais il a été conçu sans les moyens suffisants, financiers et sociaux, pour être mis en œuvre de manière socialement équitable.

Les responsables politiques doivent décider s'il convient de le faire progresser en ajoutant une composante sociale à sa composante industrielle. Il s'agit là d'une dimension très importante. Mais le paysage politique a changé et certains veulent revenir sur certaines parties du Pacte Vert.

Comment le Pacte Vert devrait-il évoluer ?

Nous avons besoin d'une nouvelle approche écologique qui s'articule autour d'un contrat social. Nous sommes arrivés à un point où toutes les réglementations et toutes les taxes sont perçues comme punitives. Nous devons organiser la transition de manière à ce que les groupes les plus fragiles et les plus vulnérables de la population aient accès aux solutions de décarbonation sans avoir l'impression d'être punis.

Un exemple ?

Prenons l'exemple des voitures électriques. Les ménages à faibles revenus n'ont pas les moyens d'en acheter. Environ 60% sont achetés par des entreprises et 40% par des ménages aisés. Nous devons demander aux entreprises, en particulier, d'être à l'avant-garde de l'électrification.

Il s'agit d'une mesure sociale à double titre : d'une part, on ne fait pas peser la charge de nouvelles voitures coûteuses sur les ménages à faible revenu. Et deuxièmement, après quelques années, il y aura un marché de l'occasion avec des voitures électriques abordables. Si l'on ajoute à cela des programmes de crédit-bail social, on peut imaginer l'impact.

Les comportements devront-ils changer ?

Nous devons trouver un consensus sur le fait que les personnes et les entités qui ont plus d'argent contribuent davantage à une transition socialement équitable. Les ménages à faibles revenus n'ont souvent pas de bonnes alternatives à leur voiture privée. Pour réussir la transition, ils ont besoin de solutions de mobilité abordables, sûres et confortables. Si possible, ces solutions devraient être décarbonées, mais même un bus de transport régional non électrique est un meilleur choix que la voiture privée. Et si vous avez vraiment besoin d'une voiture, essayez d'en avoir une électrique.



GRAND PROBLÈME, GRANDE SOLUTION



Benoît Thirion

Avocat - Expert
Terra Nova

Quel est le problème avec les transports ?

Le transport est le plus gros émetteur de gaz à effet de serre, avec une part de 30% des émissions nationales en France. Malgré quelques progrès, la décarbonation des transports n'est pas une réussite, car c'est le seul secteur qui n'a pas réduit ses émissions depuis les années 90. La part la plus importante revient au transport routier, qui représente 80% des déplacements des personnes et 90% du fret.

Ce secteur devrait-il donc être une priorité pour la décarbonation ?

Nous sommes dans une situation où le plus gros problème contient aussi la plus grosse solution. Le transport étant le plus gros émetteur de gaz à effet de serre, il doit faire l'objet des réductions les plus importantes. Cela aidera le climat et la pollution de l'air, mais aussi la souveraineté énergétique parce qu'avec plus d'électrification, nous importerons moins de combustibles fossiles, et la souveraineté économique parce que les importations d'hydrocarbures représentent une grande partie de nos déficits et de notre pouvoir d'achat.

Quels sont les obstacles ?

L'aspect social est très important. Le risque est de créer une société à deux vitesses, avec des métropoles qui se décarbonent avec de bons transports publics et de bonnes

infrastructures, comme les pistes cyclables, et des zones périurbaines, où les véhicules individuels à moteur thermique restent la seule solution. Et cet éclatement pose des problèmes aux personnes qui n'ont pas pu décarboner parce qu'elles n'ont pas d'alternatives.

Que peut-on faire ?

La décarbonation coûte cher et si l'on veut que les populations à faible revenu s'y engagent, il faut les aider. L'effort principal doit porter sur l'électrification. Même si nous doublons la part du transport ferroviaire dans le mix, la part du transport routier restera supérieure à 70% du total. Il faut aider à l'acquisition de véhicules électriques, mais nous avons aussi besoin de plus d'infrastructures, comme des points de recharge pour ces véhicules.

Et les transports publics ?

Nous avons besoin de plus de transports en commun dans les zones non urbaines, comme le transport express sur les routes, qui comprendrait des bus express et le covoiturage pour les trajets quotidiens plus longs. Les trains, qui sont d'excellents véhicules de transport en commun, ne sont pas toujours disponibles dans certaines régions, en particulier en dehors des zones métropolitaines.

Un faucon maltais pour la démocratie européenne



Colin Scicluna

Chef de cabinet de la vice-présidente de la Commission européenne chargée de la Démocratie et de la Démographie

Colin Scicluna travaille à l'engagement des citoyens à la Commission européenne, armé d'une ouverture d'esprit qui doit beaucoup à son pays natal, Malte, le plus petit membre de l'Union européenne à l'histoire fascinante.

Colin Scicluna aime les défis. Étudiant à Malte dans les années 80, il rêvait que son minuscule pays, peuplé d'environ 500 000 habitants, puisse un jour rejoindre l'Union européenne. Même si, à l'époque, il semblait

que Malte aurait eu plus de chances de remporter la Coupe d'Europe de football que de faire partie de l'UE. « Cela semblait irréalisable parce que notre gouvernement s'éloignait de l'Europe », précise-t-il à *The Mobility Times*. « Mais c'est quelque chose à laquelle j'ai toujours aspiré. Lorsque le vent a tourné, Scicluna a rejoint, en tant que stagiaire, un nouveau département du ministère des Affaires étrangères consacré à la future adhésion à l'UE. « Je voulais en faire partie. Quelques années plus tard, l'équipe de Malte chargée de coordonner l'ensemble des négociations d'adhésion avec le négociateur en chef ne comptait que neuf personnes, dont Scicluna, qui se souvient en riant que la Pologne, également candidate à l'adhésion, disposait de plus de 250 personnes pour faire le même travail. « Aujourd'hui, je me rends compte que le fait d'avoir fait partie d'une petite organisation vous rend beaucoup plus flexible et plus apte à effectuer plusieurs tâches à la fois », sourit-il.

Malte a finalement adhéré à l'UE le 1^{er} janvier 2004, ouvrant un large horizon à la carrière diplomatique de Scicluna, qui a notamment été chargé de la mission de Malte auprès des Nations unies à New York, a dirigé le département Moyen-Orient et Méditerranée de l'UE et a été ambassadeur de son pays auprès de l'Autriche et de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE). Scicluna, 57 ans, est aujourd'hui chef de cabinet de la vice-présidente de la Commission européenne chargée de la Démocratie et de la Démographie, où il gère les affaires opérationnelles et stratégiques. Au début des opérations en 2019, Scicluna s'est une nouvelle fois trouvé confronté à une tâche gigantesque avec des moyens limités. « Nous avions une lettre de mission, mais pas de direction générale ni de budget », se souvient-il.

Cinq ans plus tard, il estime que cette initiative en valait la peine. « En nous concentrant sur les gens, en étudiant

l'impact des changements démographiques et en utilisant des processus délibératifs d'engagement des citoyens, je pense que nous commençons à introduire une nouvelle façon de faire de la politique. » Une « nouvelle façon » qui pourrait s'avérer cruciale pour convaincre les citoyens que le programme phare de l'UE, le Pacte Vert, qui a rencontré une opposition dans tout le bloc, vaut la peine d'être poursuivi. « Il y a tellement d'aspects interdépendants dans cette discussion », a-t-il déclaré. « On ne peut pas parler du Pacte Vert sans parler des transports, de la mobilité, de l'énergie, de l'alimentation et du changement démographique. » Il pense que l'UE peut se tenir à l'écart de toute approche « unique », admettant que les décideurs ne réussissent pas toujours à expliquer des questions complexes à des populations sceptiques.

« Peut-être devrions-nous donner plus de visibilité au fait qu'une transition est en cours, qu'elle doit être juste et équitable et qu'elle doit tenir compte de l'impact sur les gens ordinaires », recommande-t-il. « Nous avons constaté que les experts apprécient que les citoyens apportent un éclairage qu'ils ne sont pas en mesure d'apporter eux-mêmes. »

Scicluna, père de deux enfants et habitant Bruxelles, estime que ses origines maltaises l'ont bien préparé à faire face aux défis infiniment divers et à la mosaïque de cultures qui composent l'Europe d'aujourd'hui. « Malte a bénéficié d'une histoire très turbulente et diversifiée, chaque influence étrangère laissant « quelque chose derrière elle ». Comme quoi ? Nous conduisons de l'autre côté de la route par rapport au reste de la Méditerranée, nous prenons le café l'après-midi mais nous l'appelons « tea time », et nous sommes probablement les seuls Européens du Sud à être ponctuels », a-t-il répondu avec un large sourire.



Laurent Mazille

Directeur des affaires publiques, Transdev

La mobilité quotidienne doit être une priorité

Comment le paysage politique de l'UE a-t-il changé depuis les élections du Parlement européen et comment pensez-vous que ce changement affectera les progrès vers une mobilité plus durable ?

Les partis populistes qui ont rejeté le Pacte Vert sont sortis renforcés des élections européennes. Cela montre à quel point la cohésion sociale et territoriale a été négligée dans la mise en œuvre du Pacte Vert. Le risque est que le changement climatique s'accélère et ait un impact encore plus important sur le pouvoir d'achat des Européens, voire sur leur qualité de vie. Le prix de l'inaction dans ce domaine est élevé. L'UE ne peut espérer progresser uniquement sur la base de changements technologiques et de nouvelles

réglementations. Le Fonds social pour le climat et le Fonds de cohésion de l'UE doivent être orientés vers des alternatives durables telles que les transports publics afin de concilier les objectifs environnementaux à moyen terme - 55 % d'émissions en moins d'ici 2030 - et la préservation du pouvoir d'achat des Européens à court terme.

Certains affirment que le Pacte Vert de l'UE devrait être mis en attente. Êtes-vous d'accord ?

Le Pacte Vert doit garder son objectif de décarbonation mais, si l'on veut éviter qu'il ne soit complètement rejeté, il a besoin de mécanismes budgétaires qui prennent en compte la nécessaire adaptation des territoires et des populations. La cohésion sociale est au cœur de la mobilité.

Depuis 2020, Transdev appelle à une révision de la stratégie européenne de mobilité pour l'orienter vers la mobilité quotidienne qui a le coût le plus élevé pour les consommateurs européens et génère le plus d'inégalités.

Quelles solutions de transport public peuvent être mises en œuvre rapidement et à un coût supportable ?

L'urbanisation croissante crée des besoins de mobilité que, souvent, seule la voiture individuelle peut satisfaire rapidement. Il est donc nécessaire de concentrer les investissements et les services supplémentaires sur les

zones périurbaines et rurales afin de limiter la part de la voiture dans les transports. Des solutions existent déjà, comme les bus express qui circulent sur des voies autoroutières réservées, permettant un accès rapide aux sites d'emploi, tout en étant une charge financière moindre pour les passagers.

Quel message souhaiteriez-vous adresser aux nouveaux membres du Parlement européen en matière de mobilité durable ?

L'Europe est confrontée à des défis économiques en termes de concurrence avec la Chine et les États-Unis, à des défis environnementaux en termes d'adaptation des entreprises et des territoires au changement climatique, et à des défis sociaux avec les difficultés rencontrées par les ménages à faibles revenus. Ces défis peuvent avoir un impact sur nos choix démocratiques, comme nous l'avons vu lors des récentes élections européennes. Nous devons choisir avec soin nos priorités pour le prochain budget-cadre de l'UE. Nous avons déjà obtenu une révision du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) intégrant les périphéries des centres urbains. Le Parlement européen doit maintenant mettre en œuvre cette révision. La mobilité quotidienne, avec son impact sur notre pouvoir d'achat et sur notre empreinte carbone, doit être une priorité de cette législature.