

# LES POLITIQUES EUROPÉENNES DE MOBILITÉ DURABLE

*Marion PIGNEL*

*Sous la direction de  
Denis STOKKINK*

NOTES D'ANALYSE | JUIL 19  
Développement durable



COMPRENDRE POUR AGIR

## LES POLITIQUES EUROPÉENNES DE MOBILITÉ DURABLE

*Marion PIGNEL*

*Sous la direction de Denis STOKKINK*

# SOMMAIRE

<b>AVANT-PROPOS</b>	<b>2</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>3</b>
<b>I. Que peut faire l'Europe en matière de mobilité durable ?</b>	<b>4</b>
1. Les compétences de l'Union européenne en matière de mobilité	4
2. La mobilité durable : politique multi-sectorielle	5
<b>II. Quelle politique européenne de mobilité ?</b>	<b>7</b>
1. Les orientations de la politique européenne	7
1.1. Les livres blancs	7
1.2. La stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions	9
1.3. L'europe en mouvement	10
1.4. La vision du parlement	10
2. Les priorités de la politique européenne de mobilité	11
<b>III. Une politique ambiguë</b>	<b>12</b>
1. Libéralisation et compétitivité versus mobilité durable	12
2. Mobilité propre versus mobilité douce	14
3. Une politique insuffisante ?	16
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>18</b>

# AVANT-PROPOS

Aujourd'hui le développement durable apparaît comme un concept ancré dans les politiques publiques nationales et européennes, comme le prouvent les engagements pris par 196 États dans le cadre de l'Accord de Paris de décembre 2015. Il se définit comme un « *développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre à leurs propres besoins* »<sup>1</sup>, et s'appuie sur trois piliers interdépendants : le social, l'économique et l'environnemental.

Dans ce contexte, la mobilité, entendue comme la capacité à se déplacer et les modalités qui permettent ces déplacements, apparaît comme un enjeu stratégique. Elle est à la base de notre vie quotidienne et de notre économie. Dès lors, comment assurer un développement durable sans un modèle de mobilité qui soit lui aussi durable ? Aujourd'hui, notre système de transport, dominé par l'usage de la voiture, semble foncer droit dans le mur, sans parvenir à se remettre en question. Outre l'accélération du changement climatique, nos modes de déplacement posent aussi des problèmes de santé publique et renforcent les fractures sociales et territoriales, ce qui fait de la mobilité un enjeu majeur de solidarité.

Depuis ses débuts, POUR LA SOLIDARITÉ-PLS s'intéresse à l'enjeu central de la mobilité durable. Dès 2009, POUR LA SOLIDARITÉ-PLS publie un cahier sur les enjeux et pratiques de mobilité durable en Europe<sup>2</sup>. Dix ans plus tard, au regard de l'augmentation constante des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et de la persistance du tout-voiture, l'enjeu de la mobilité durable reste d'actualité et continue de poser de nombreux défis aux politiques publiques nationales et européennes. Cette nouvelle série de notes d'analyse, dont celle-ci est la troisième, invite à se pencher sur la mobilité face aux enjeux de durabilité.

Solidairement vôtres,

Denis Stokkink

---

<sup>1</sup> Rapport Bruntland, *Notre avenir à tous*, 1987.

<sup>2</sup> *Mobilité durable. Enjeux et pratiques en Europe*. Cahiers, N°21, Pour la Solidarité, décembre 2009.

# INTRODUCTION

La problématique de la mobilité pose l'un des plus grands défis à toute politique de développement durable, étant donné ses impacts économiques, sociaux et environnementaux potentiels. L'Union européenne est engagée fortement dans le développement durable et a pour ambition affichée de se placer comme leader dans la lutte contre le réchauffement climatique. Dès lors, il apparaît impératif de trouver des modalités de mobilité durable pour répondre aux objectifs que l'Union s'est fixée en matière de développement durable<sup>3</sup>.

D'autre part, les transports sont l'une des pierres angulaires du processus d'intégration européenne<sup>4</sup>. À l'échelle de l'Union, la mobilité est surtout synonyme de libre circulation des biens et des personnes comme symbole d'unification européenne et de construction d'un espace européen unique. La mise en place d'un espace de libre circulation a entraîné un développement de la mobilité, responsable en grande partie des dégradations de l'environnement. Les volumes transportés, de personnes et de fret, ont augmenté du fait de l'achèvement du marché intérieur européen, de la suppression des frontières intérieures, et de la baisse des prix du transport<sup>5</sup>. Le secteur des transports, très prospère et dynamique du point de vue économique, s'est cependant trouvé confronté à des charges sociales et écologiques de plus en plus lourdes. De ce fait, le principe directeur d'une « mobilité durable » a pris une importance accrue<sup>6</sup>. Aujourd'hui, au-delà de cette affirmation de la liberté fondamentale de circulation, se pose l'enjeu de la mobilité durable, à savoir une organisation des transports qui optimise la consommation d'énergie, ainsi que les temps, les parcours et les conditions des déplacements.

Cette note d'analyse fait suite à une première note consacrée à la mobilité individuelle et à la problématique du tout-voiture face aux enjeux de mobilité durable.

Cette deuxième note aborde la politique européenne de la mobilité et des transports au prisme des enjeux de durabilité et s'attache à étudier le contexte politique et institutionnel de cette problématique. Elle se propose d'analyser les grandes orientations de cette politique dans une approche critique.

---

<sup>3</sup> *Mobilité durable. Enjeux et pratiques en Europe*, POUR LA SOLIDARITÉ, Les Cahiers de la Solidarité, n°21, décembre 2009.

<sup>4</sup> Commission européenne, *Comprendre les politiques de l'Union européenne - Transports*, novembre 2014.

<sup>5</sup> Parlement européen, *Politique commune des transports : généralités*, Fiche technique sur l'Union européenne, juin 2017.

<sup>6</sup> *Ibidem*.

# I. QUE PEUT FAIRE L'EUROPE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE ?

## 1. LES COMPÉTENCES DE L'UNION EUROPÉENNE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

La question des transports, l'une des premières politiques de la Communauté économique européenne<sup>7</sup>, affirme la **dimension européenne de l'enjeu de la mobilité**. Les transports ont été érigés au rang de politique commune dès le traité de Rome (1957)<sup>8</sup>. Il aura cependant fallu attendre 1985 pour parler d'une véritable politique européenne commune des transports<sup>9</sup>. Le Parlement européen a en effet pris l'initiative d'assigner le Conseil de l'Union devant la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE) pour son incapacité à développer une politique commune des transports. L'arrêt de la CJUE a eu pour effet de donner une impulsion politique et a permis de faire des progrès en faveur d'une politique commune des transports<sup>10</sup>.

L'Union européenne intervient dans la politique des transports dans le cadre de la mise en place de **réseaux transeuropéens**<sup>11</sup>. Depuis le traité de Lisbonne (2009), toute la politique commune des transports est régie par la **procédure législative ordinaire**<sup>12</sup>. Les transports font partie des **compétences partagées** de l'Union européenne : « *L'Union et les États membres peuvent légiférer et adopter des actes juridiquement contraignants dans ces domaines ; les États membres exercent leur compétence dans la mesure où l'Union n'a pas exercé la sienne ; les États membres exercent à nouveau leur compétence dans la mesure où l'Union a décidé de cesser d'exercer la sienne* <sup>13</sup> ».

Elle peut également agir dans le cadre de la **lutte contre la pollution atmosphérique et sonore**, par la définition de **normes** générales de **qualité de l'air**, la fixation de limites nationales aux émissions totales de polluants et l'adoption de mesures législatives pour **contrôler les émissions des véhicules** ou la qualité des carburants<sup>14</sup>. Toutes ces mesures législatives agissent en faveur d'une mobilité plus durable et obligent les États et collectivités à agir de leur côté.

L'Union européenne est compétente en matière de mobilité durable dans le cadre de ses **engagements environnementaux**. Dès 1997 et le Traité d'Amsterdam, le développement durable est devenu un aspect fondamental des politiques de l'Union. Ce principe a été intégré au niveau communautaire en 2001<sup>15</sup>. Plus récemment, l'Union européenne s'est engagée en tant qu'entité dans **l'accord de Paris** à une réduction des émissions de gaz à effet de serre. Elle peut, conformément à cet accord agir conjointement avec ses États membres, dans le cadre d'une **responsabilité partagée**<sup>16</sup>. La réalisation de ses objectifs en matière de changement climatique nécessitera de **réduire considérablement les émissions dues au transport**. Pour atteindre l'objectif de 80 % de réduction des émissions mondiales de gaz à effet de serre, il faudra réduire les émissions du secteur des transports de l'Union de 60 % d'ici à 2050<sup>17</sup>.

<sup>7</sup> La Communauté économique européenne est l'ancienne dénomination de l'Union européenne (jusqu'au Traité de Maastricht en 1992).

<sup>8</sup> Commission européenne, *op. cit.*

<sup>9</sup> Parlement européen, *op. cit.*

<sup>10</sup> Commission européenne, *op. cit.*

<sup>11</sup> « La politique européenne des transports », *Toute l'Europe*, 27/02/2017.

<sup>12</sup> *Ibidem.*

<sup>13</sup> Article 2, Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

<sup>14</sup> Parlement européen, *Pollution atmosphérique et sonore - Fiches thématiques sur l'Union européenne*, octobre 2018.

<sup>15</sup> Pour la Solidarité, *op. cit.*

<sup>16</sup> Comité économique et social européen, *Les effets des conclusions de la COP 21 en matière de politique européenne des transports*, (avis d'initiative), 26/05/2016.

<sup>17</sup> Commission européenne, *op. cit.*

L'Union européenne est tout de même contrainte par le respect du **principe de subsidiarité**<sup>18</sup>, dans le domaine de la mobilité urbaine par exemple, où les collectivités locales ont l'initiative : elle ne peut donc pas envisager d'initiative prescriptive concernant la politique de transports urbains. Cependant, le Parlement européen rappelle que « *les transports urbains sont soumis au principe de subsidiarité ; néanmoins, [...] les autorités locales ne peuvent pas relever ces défis sans une coopération et une coordination européenne et la Commission doit donc fournir des études, un cadre juridique, financer la recherche et promouvoir et diffuser les bonnes pratiques* »<sup>19</sup>. Au-delà des actions législatives, il ne faut en effet pas oublier l'importance des **signaux européens** pour le développement de politiques de mobilité durable aux échelons nationaux et locaux. L'Union européenne peut appuyer les efforts des autorités nationales et locales en apportant des **orientations**, des **partages d'expériences** et des **financements incitatifs** pour une mobilité plus durable<sup>20</sup>. En effet, le développement d'une mobilité à faible taux d'émissions sur les marchés nationaux nécessite par exemple des signaux européens positifs en la matière, les investissements en recherche et développement nécessaires ne pouvant pas être supportés par les seuls marchés nationaux. **L'Union européenne doit donc envoyer des signaux forts mais également cohérents en faveur de la mobilité durable**. Au-delà du principe de subsidiarité, la **coordination d'une politique des transports durables** semble incomber à l'Union européenne, notamment parce qu'elle est censée avoir une meilleure conception de **l'intérêt général** que celle des États membres pris indépendamment<sup>21</sup>. Elle semble ainsi plus à même de prendre des décisions qui engagent les générations présentes et futures<sup>22</sup>.

Il appartient donc à l'Union européenne de fournir une **vision globale des politiques de transport**, une analyse des innovations développées dans les territoires pour en favoriser éventuellement la mutualisation et lancer des campagnes d'information et d'éducation pour des comportements plus durables<sup>23</sup>.

L'Union européenne est donc compétente en matière de mobilité durable au regard de la **politique commune des transports** et de sa **lutte contre la pollution atmosphérique et sonore**. Dans ce cadre, elle peut donc adopter des **actes législatifs**, y compris contraignants afin d'atteindre les objectifs qu'elle se fixe. Elle peut également agir en faveur de la mobilité durable en sa qualité de leader politique, en incitant à des politiques durables en matière de transports.

## 2. LA MOBILITÉ DURABLE : POLITIQUE MULTI-SECTORIELLE

---

La mobilité durable ne se réduit pas à la politique des transports de l'Union européenne, elle se situe également au carrefour de plusieurs **politiques européennes sectorielles**.

- **Énergie**

La mobilité fait partie intégrante de la politique énergétique. La corrélation entre politique des transports et politique de l'énergie s'établit à travers des **objectifs communs de réduction des émissions de gaz à effet de serre** et de **diminution de la dépendance** de l'Union européenne à l'égard des importations de **combustibles fossiles**<sup>24</sup>.

- **Environnement et Action pour le climat**

La mobilité durable est un aspect essentiel de la politique environnementale et d'action pour le climat de l'Union européenne. Elle revêt des enjeux de **protection de l'environnement** et de **lutte contre le réchauffement climatique** dont la résolution pourrait avoir des impacts positifs considérables. La **réduction**

---

<sup>18</sup> L'Union n'intervient pas lorsqu'une matière peut être réglementée de manière efficace par les États membres à leur niveau central, régional ou local. L'exercice par l'Union de ses pouvoirs est légitime lorsque les États membres ne sont pas en mesure de réaliser les objectifs d'une action envisagée de manière satisfaisante et que l'action au niveau de l'Union peut apporter une valeur ajoutée.

<sup>19</sup> Parlement européen, *Avis sur le plan d'action sur la mobilité urbaine*, 20 février 2009.

<sup>20</sup> Union française de l'Électricité, *Mobilité bas carbone : Quelle cohérence entre la Loi d'Orientation des Mobilités et le Paquet Transport européen ?*, 23/02/2018.

<sup>21</sup> *Ibidem*.

<sup>22</sup> *Ibidem*.

<sup>23</sup> Corinne Blanquart et Alexandra Hyard, « Durabilité et subsidiarité : un conflit de principes au sein de la politique commune des transports ? », *Revue internationale de droit économique*, (t. XXIII, 1), p. 33-50, janvier 2009.

<sup>24</sup> Pour la Solidarité, *op. cit.*

**des émissions** du secteur des **transports** est un axe stratégique à part entière de la direction générale de l'action pour le climat (DG CLIMA). Au niveau de l'Union européenne, le secteur des transports est le plus gros émetteur de gaz à effet de serre : il y contribue à hauteur de 20%<sup>25</sup>.

- **Qualité de l'air**

La mobilité durable et la problématique de la qualité de l'air se recoupent. Les transports participent fortement à la **pollution atmosphérique** en termes de **gaz à effet de serre** et de **particules fines**. Ils sont responsables de 7% des émissions de particules fines (PM10) et 28% des émissions d'oxydes d'azote, deux substances nocives pour la santé et les écosystèmes<sup>26</sup>. La politique de l'Union européenne en matière de qualité de l'air vise à produire des mesures législatives et des normes de qualité de l'air ambiant et d'émissions des véhicules.

- **Cohésion économique et sociale**

L'importance des **enjeux sociaux** de la mobilité la place aussi au **cœur des politiques d'emploi, d'affaires sociales et d'inclusion**. Elle rentre donc dans le cadre de la **politique de cohésion économique et sociale** et de **réduction des inégalités territoriales**. Ainsi, le Fonds européen de Développement régional (FEDER) et le Fonds de Cohésion ont contribué pour une large part au financement de certaines infrastructures de transport, notamment dans les régions en retard de développement<sup>27</sup>.

Cet **aspect multisectoriel** augmente la difficulté à identifier et mettre en œuvre une politique européenne de mobilité durable. C'est pourquoi il faut favoriser une **approche intégrée** et considérer la mobilité comme un tout<sup>28</sup>. Selon le Comité économique et social européen, « *il n'est pas possible d'aboutir à des solutions optimales si l'on adopte une approche du transport qui procède de points de départ multiples, suivant les différents domaines d'action concernés, et repose sur le principe d'aborder isolément chaque problème* »<sup>29</sup>.

---

<sup>25</sup> Commission européenne, *op. cit.*

<sup>26</sup> European Environment Agency, *Contribution of the transport sector to total emissions of the main air pollutants*, 22/11/2018.

<sup>27</sup> Pour la Solidarité, *op. cit.*

<sup>28</sup> Comité économique et social européen, *Le rôle des transports dans la réalisation des objectifs de développement durable et les conséquences qui en découlent pour l'élaboration des politiques de l'UE (avis d'initiative)*, 11/07/2018.

<sup>29</sup> *Ibidem.*

## II. QUELLE POLITIQUE EUROPÉENNE DE MOBILITÉ ?

### 1. LES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE EUROPÉENNE

---

#### 1.1. LES LIVRES BLANCS

Les orientations préparées par la Commission servent de base à l'élaboration des décisions, qui relèvent conjointement du Conseil et du Parlement. Ces décisions se concrétisent dans des textes législatifs à transposer dans le droit national des pays membres (directives) ou à appliquer directement (règlements)<sup>30</sup>.

Ces orientations sont marquées par la publication, à intervalles irréguliers, de Livres verts et de Livres blancs. Un **Livre vert** est un rapport sur un sujet spécifique, ouvrant au débat sur plusieurs propositions au niveau européen. Les résultats de ces débats peuvent donner lieu à la publication d'un **Livre blanc** qui **traduit les réflexions en mesures concrètes d'action communautaire**<sup>31</sup>. Les **Livres blancs** successifs de la Commission européenne donnent les **grandes orientations et stratégies de l'UE en matière de mobilité durable**. Le premier **Livre blanc** sur la mobilité, paru en **1992** a marqué un tournant vers une **approche intégrée et intermodale** fondée sur le principe directeur d'une « **mobilité durable** », au-delà de la garantie de la libre prestation de services ou du développement du réseau transeuropéen<sup>32</sup>.

La politique commune actuelle des transports repose en grande partie sur le **Livre blanc de 2011** qui comporte 40 initiatives. Intitulé *Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*, ce Livre témoigne des préoccupations de la Commission européenne en matière de mobilité durable. Elle y reconnaît **l'inefficacité des politiques de transports durables jusqu'ici**, et la dépendance persistante au pétrole ainsi que l'augmentation constante des émissions du secteur. Elle évoque la **nécessité de répondre aux besoins de mobilité des Européen.ne.s tout en intégrant les contraintes de ressources et de protection environnementale**.

Les priorités mises en avant sont **l'achèvement du marché intérieur des transports**, la **décarbonisation des transports** et la **réduction des émissions de gaz à effet de serre**. La Commission affirme l'objectif de réduction de 60% des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports en 2050 par rapport à 1990, et un objectif intermédiaire de 20% en 2030 par rapport à leur niveau de 2008<sup>33</sup>.

Pour assurer un système de transport européen durable, la Commission prévoit :

1. de **rompre la dépendance** des transports à l'égard du **pétrole** sans sacrifier leur efficacité, ni compromettre la mobilité
2. **d'utiliser l'énergie de manière plus limitée** et d'améliorer les **performances énergétiques** des véhicules.

---

<sup>30</sup> Michel Savy, Dix propositions pour une nouvelle politique européenne des transports ? *Transports, développement, intermodalité, environnement*, décembre 2014.

<sup>31</sup> *Ibidem*.

<sup>32</sup> Parlement européen, juin 2017, *op. cit.*

<sup>33</sup> Commission européenne, *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*, Livre blanc, 28/03/2011.

Les **priorités** de ce Livre blanc sont :

- **L'amélioration des performances énergétiques des véhicules pour tous les modes de transport**, avec des **options durables en matière de carburants** et de systèmes de propulsion.
- **L'optimisation des performances des chaînes logistiques multimodales**, en recourant davantage à des modes intrinsèquement plus économes en ressources.
- **L'utilisation** des transports et infrastructures de manière **plus efficace** à travers **des systèmes améliorés d'informations et de gestion du trafic**.
- La mise en place d'un **réseau principal** efficace pour les trajets et transports **interurbains** multimodaux.

La Commission se fixe **dix objectifs** « **pour un système de transport compétitif et économe en ressources** », parmi lesquels :

- **Réduire de moitié l'usage des voitures utilisant des carburants traditionnels** dans les **transports urbains** d'ici à **2030** ; les faire progressivement disparaître des villes pour 2050 ; mettre en place une **logistique urbaine essentiellement dépourvue de CO2 pour 2030** dans les grands centres urbains.
- Achever un **réseau ferroviaire à grande vitesse européen** en triplant la longueur du réseau à grande vitesse actuel d'ici à 2030 ; **faire passer sur le rail la majeure partie du transport de passagers à moyenne distance pour 2050**.
- Mettre en place un **réseau européen principal RTE-T<sup>34</sup> multimodal** totalement **fonctionnel** d'ici à **2030**.
- Progresser vers la pleine application des **principes de « l'utilisateur payeur » et du « pollueur payeur »**.

Elle souligne l'établissement nécessaire d'un **cadre efficace pour les usagers et opérateurs de transport**, le **déploiement rapide de nouvelles technologies** et le **développement d'infrastructures adéquates**. Il s'agit de **créer un véritable espace européen unique des transports** en supprimant les entraves entre les systèmes nationaux et faciliter l'émergence d'opérateurs multinationaux et multimodaux. Dans ce cadre, **l'application rigoureuse des règles de concurrence** à tous les modes de transports apparaît **nécessaire** pour la Commission.

---

<sup>34</sup> Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne. L'objectif du RTE-T est de réduire les écarts, réduire les engorgements et éliminer les barrières qui existent entre les réseaux de transport des États membres afin de créer une seule zone de transport européenne.

## 1.2. LA STRATÉGIE EUROPÉENNE POUR UNE MOBILITÉ À FAIBLE TAUX D'ÉMISSIONS

En 2016, la Commission a publié une **Stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions**, afin de modifier le **cadre réglementaire** de l'Union européenne pour faciliter la transition et donner des signaux favorables aux investisseurs. Dans cette stratégie, la Commission évoque la nécessité **d'intégrer les coûts externes** à la tarification des transports, de prendre des mesures pour **favoriser la multimodalité**, d'accélérer l'utilisation des **énergies de substitution à faible taux d'émissions** (notamment l'électricité) et le **déploiement d'infrastructures adéquates**, de soutenir le développement de **véhicules propres**, du côté de l'offre et de la demande, en utilisant notamment les instruments fiscaux.

La Commission souligne l'importance, après l'épisode du **dieselgate**, d'améliorer les essais des véhicules pour tester leurs émissions réelles de polluants, afin de regagner la confiance des consommateurs.

L'objectif est que les véhicules à émissions faibles ou nulles soient **déployés largement et gagnent des parts de marché importantes d'ici 2030**. Il s'agit avant tout de créer un **environnement favorable à une mobilité à émissions faibles**.

Dans cette communication, la Commission rappelle à l'ordre les États membres sur leurs politiques d'incitations fiscales parfois contradictoires qui découragent la mobilité à faibles émissions. Les dispositifs fiscaux favorables aux voitures de société sont particulièrement pointés du doigt. Cette pratique est décriée par l'Union européenne et l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)<sup>35</sup> pour ses conséquences négatives sur l'environnement et la pollution. Le kilométrage annuel par voiture est en effet beaucoup plus élevé pour les voitures de société que pour le reste du parc automobile dans les pays de l'OCDE, particulièrement lorsque les distances parcourues ne sont pas taxées<sup>36</sup>.

La Commission invite les États membres à revoir ces dispositifs pour garantir des mesures d'incitation positive en faveur de transports peu polluants<sup>37</sup>.

### **Qu'est-ce que le dieselgate ?**

Le dieselgate est le nom médiatique donné à l'affaire Volkswagen, révélée par l'ONG américaine International Council on Clean Transportation (ICCT) en septembre 2015. Dans ce scandale industriel et sanitaire, le groupe Volkswagen fut reconnu coupable de l'utilisation, sur la période 2009–2015, de logiciels frauduleux conçus volontairement par la marque pour minorer les émissions polluantes de particules d'oxyde d'azote (NOx) et de CO2 de certains de ses moteurs au moment des tests d'homologation. Plus de onze millions de véhicules des marques du groupe seraient concernés dans le monde. Les valeurs des émissions réelles dépasseraient parfois jusqu'à quarante fois les normes autorisées, faisant porter des risques graves pour la santé<sup>38</sup>. L'exposition à l'ozone et aux particules fines est responsable d'effets respiratoires ou cardiovasculaires qui mènent à des morts prématurées. L'impact sanitaire de la tromperie serait estimé à 5 000 morts prématurées par an en Europe<sup>39</sup>.

D'autres constructeurs ont également été incriminés par la suite par l'ONG Transport & Environnement (T&E)<sup>40</sup>: Audi, BMW, Citroën, Opel et Mercedes.

<sup>35</sup> Organization for Economic Cooperation and Development, *Under-taxing the benefits of company cars*, Policy Highlights, september 2014.

<sup>36</sup> *Ibidem*.

<sup>37</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, *Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions*, 20/07/2016.

<sup>38</sup> Novethic, « dieselgate », Lexique.

<sup>39</sup> Jonson JE, Borken-Kleefeld J, Simpson D, Nyiri A, Posch M and Heyes C., "Impact of excess NOx emissions from diesel cars on air quality, public health and eutrophication in Europe », *Environmental Research Letters*. 18 September 2017.

<sup>40</sup> Transport & Environment, *Diesel : The true (dirty) story*, September 2017.

Dieselgate révèle la grande complaisance des décideurs politiques face au lobby automobile selon Transport & Environment<sup>41</sup>. Le laxisme de la législation européenne (tant en matière de normes d'émissions que de surveillance de leur bonne application) est en grande partie responsable de ce scandale.

La mauvaise administration de cette affaire par la Commission a été pointée du doigt par le Parlement : « *Bien qu'elle ait eu connaissance d'éventuelles pratiques illégales des constructeurs et que des échanges aient eu lieu entre ses services compétents à ce sujet, la Commission n'a entrepris aucune autre recherche ou enquête technique ou juridique propre, ni demandé d'informations ou de mesures supplémentaires de la part des États membres afin de vérifier si la loi pouvait avoir été enfreinte.* »<sup>42</sup>

### 1.3. L'EUROPE EN MOUVEMENT

Dans le prolongement de la Stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions, la Commission a mis en place un programme qui s'échelonne sur trois trains de mesures en matière de mobilité, intitulés **L'Europe en mouvement**<sup>43</sup>, respectivement publiés en mai 2017, novembre 2017 et mai 2018. L'objectif principal de ces mesures est de permettre à toutes et tous les Européen.ne.s de profiter d'une **circulation routière plus sûre**, de **véhicules moins polluants** et de **solutions technologiques plus avancées**, tout en soutenant la **compétitivité du secteur** des transports dans l'Union européenne<sup>44</sup>. La **décarbonisation** des transports et la **transition vers une énergie propre** représentent l'un des aspects essentiels des trains de mesures sur la mobilité.

Parmi les mesures phares :

- La mise en place d'un **plan d'action stratégique** pour le développement et la fabrication de **batteries durables**.
- Un **règlement** sur les **émissions des nouveaux véhicules lourds**.
- La **révision du cadre de taxation des produits énergétiques** pour **promouvoir la mobilité électrique**.
- Le **soutien à l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques**.

### 1.4. LA VISION DU PARLEMENT

Le 12 février 2003, le Parlement a souligné que la **notion de « développement durable »** **devait constituer le fondement et la norme de la politique européenne des transports**<sup>45</sup> et a insisté sur la nécessité de créer un **système de transport global et intégré, sans porter atteinte à la compétitivité du transport routier** et sur la base d'une **tarification juste** qui couvre les coûts d'infrastructure et les coûts externes de tous les modes de transport.

Le Parlement a adopté deux résolutions à la suite de la publication du Livre blanc de 2011. Dans la première, adoptée le 15 décembre 2011, il a procédé à une **évaluation préalable des principaux objectifs énoncés dans le Livre blanc** et a approuvé les dix objectifs pour un système de transport compétitif et économe en

<sup>41</sup> *Ibidem*.

<sup>42</sup> Parlement européen, *Rapport sur l'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile*, Commission d'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile, 02/03/2017.

<sup>43</sup> Commission européenne, *L'Europe en mouvement : la Commission prend des mesures en faveur d'une mobilité propre, compétitive et connectée*, Communiqué de presse, 31/05/2017.

<sup>44</sup> Comité économique et social européen, *Une mobilité durable pour l'Europe* (avis), 17/10/2018.

<sup>45</sup> Parlement européen, *Politique commune des transports : généralités, Fiche technique sur l'Union européenne*, juin 2017.

ressources. Le 9 septembre 2015, le Parlement a adopté une deuxième résolution sur la mise en œuvre du Livre blanc<sup>46</sup>, dans laquelle il invite la Commission à maintenir au moins le niveau d'ambition des objectifs fixés en 2011. Aux vues de **l'écart important entre les objectifs et les moyens opérationnels et financiers pour les atteindre**, il a **exhorté la Commission à proposer des mesures législatives supplémentaires** ainsi qu'une **stratégie globale** favorisant la **décarbonisation** des transports.

Dans sa résolution sur une **Stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions**, adoptée en décembre 2017, le Parlement a souligné que le **secteur des transports devait contribuer davantage aux objectifs climatiques**<sup>47</sup>. C'est pourquoi il insiste sur la nécessité **d'investir dans la multimodalité** et les **transports publics** et sur la nécessité d'envoyer des signaux de prix plus clairs pour tous les modes de transport, reflétant mieux les principes de pollueur-payeur et d'utilisateur-payeur.

## 2. LES PRIORITÉS DE LA POLITIQUE EUROPÉENNE DE MOBILITÉ

---

La politique européenne des transports en matière de mobilité répond à plusieurs **grandes priorités**, réaffirmées au gré des communications de la Commission (principalement) et du Parlement.

- **Mettre en place un réseau unique des transports européen et garantir la libre circulation**

Depuis le Traité de Rome, la mise en place d'un **réseau unique efficace des transports**, garant de la libre circulation des biens et des personnes, apparaît comme **l'objectif principal** de la politique commune des transports.

- **Assurer la compétitivité**

La **compétitivité** est au cœur de la politique européenne des transports. Assurer à moindre coût une mobilité efficace des marchandises et des personnes constitue un élément central d'un marché intérieur compétitif et la base propice à la libre circulation des personnes<sup>48</sup>.

- **Ouvrir les marchés**

L'objectif de l'ouverture des marchés est de créer des **conditions de concurrence équitables** pour les différents modes de transport. C'est pourquoi l'harmonisation des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres, y compris de leur environnement technique, social et fiscal, a pris une importance de plus en plus grande<sup>49</sup>. La **concurrence** est l'une des conditions majeures mise en avant par Livres blancs successifs et les textes législatifs qui les ont mis en œuvre, pour atteindre les objectifs de la politique commune des transports. La concurrence doit pousser les entreprises à innover pour améliorer leurs services et réduire leurs coûts et leurs prix<sup>50</sup>.

- **Augmenter la sécurité**

Bien que cet aspect ne soit pas évoqué en détail dans cette note, il fait partie des objectifs prioritaires de la Commission et du Parlement, avec un objectif à long terme de ramener le nombre de morts et de blessés graves sur les routes le plus près possible de zéro d'ici à 2050 («**Vision zéro**»).

- **Investir dans l'innovation**

L'innovation est présentée comme un **outil essentiel d'une politique des transports durables**. Elle agit sur trois facteurs : des véhicules plus efficaces, grâce à des innovations dans les moteurs, les matériaux et la conception ; une utilisation plus propre de l'énergie grâce à de nouveaux carburants et systèmes de

---

<sup>46</sup> Parlement européen, *Mise en œuvre du livre blanc de 2011 sur les transports*, Résolution du Parlement européen du 9 septembre 2015 sur la mise en œuvre du livre blanc de 2011 sur les transports : bilan et voie à suivre pour une mobilité durable, 09/09/2015.

<sup>47</sup> Parlement européen, *Rapport sur une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions*, 14/11/2017

<sup>48</sup> Parlement européen, juin 2017, *op. cit.*

<sup>49</sup> *Ibidem.*

<sup>50</sup> Michel Savy, *op. cit.*

propulsion ; et une meilleure utilisation du réseau et un fonctionnement plus sûr grâce aux systèmes d'information et de communication.

- **Réduire les émissions du secteur des transports**

Atteindre une mobilité à moindre émissions de carbone est également une des priorités de l'Union européenne, en accord avec ses objectifs de développement durable et de lutte contre le changement climatique.

La politique européenne des transports a pour objectif premier de **favoriser la mise en place d'un système permettant de soutenir le progrès économique européen, d'accroître la compétitivité et d'offrir des services de mobilité de haute qualité tout en assurant une utilisation plus efficace des ressources**. Il y a cependant un fossé entre ces objectifs, la réalité observée et les évolutions en cours. Aux réussites en matière de sécurité routière ou de pollution locale, s'oppose l'augmentation ininterrompue des émissions de gaz à effet de serre ou l'échec du transfert modal<sup>51</sup>. À l'heure actuelle, la politique commune des transports ne semble pas en mesure de répondre aux enjeux de durabilité de plus en plus pressants, notamment en raison de son ambiguïté.

## III. UNE POLITIQUE AMBIGUË

### 1. LIBÉRALISATION ET COMPÉTITIVITÉ VERSUS MOBILITÉ DURABLE

Comme la Commission et le Parlement l'affirment dans leurs communications, **l'ouverture à la concurrence des marchés des transports** est un aspect essentiel de la politique commune des transports. En effet, elle serait le seul moyen pour mettre les différents modes de transport sur un pied d'égalité et donc de rendre les transports durables. L'ouverture du secteur des transports ferroviaires à la concurrence a fait l'objet de quatre « paquets ferroviaires »<sup>52</sup>, dont le dernier a été adopté en 2016<sup>53</sup>. La Commission européenne identifie le transport ferroviaire comme le secteur stratégique qui conditionne le succès du rééquilibrage modal. Or, à ses yeux, le réseau communautaire souffre d'un manque d'infrastructures adaptées au transport moderne, d'une absence d'interopérabilité entre les réseaux et les systèmes et de peu de recherche de technologies innovantes<sup>54</sup>. L'ouverture à la concurrence serait la solution pour **pallier les faiblesses** du réseau ferroviaire européen. Or, cette politique de libéralisation et de privatisation pourrait avoir les conséquences inverses, parmi lesquelles l'insuffisance de services dans les régions peu peuplées ou trop éloignées (et donc peu rentables pour un opérateur économique privé).

Comme le regrette le Comité économique et social européen, de plus en plus de liaisons régionales sont « sacrifiées sur l'autel de la rentabilité »<sup>55</sup>. Sur le long terme, cette politique de suppression de lignes au nom de la rentabilité ne semble que peu avantageuse : « *Dans la mesure où les coûts fixes sont très élevés, diminuer le nombre de trains [...] n'entraîne qu'une faible économie pour une perte de trafic bien plus importante. Au contraire, en matière ferroviaire, l'offre crée la demande : plus il y a de fréquence, plus il y a de*

<sup>51</sup> Michel Savy, *op. cit.*

<sup>52</sup> Les « paquets ferroviaires » constituent un ensemble de directives adoptées entre 2001 et 2016, visant l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. Chaque « paquet » aborde une question thématique : fret national et international, transport national et international de voyageurs.

<sup>53</sup> Balazs Mellár et Christina Ratcliff, « Transport ferroviaire », *Toute l'Europe*, octobre 2018.

<sup>54</sup> Service public de Wallonie, *Revitalisation du fret ferroviaire en Wallonie*, Rapport d'analyse, décembre 2015.

<sup>55</sup> Comité économique et social européen, 26/05/2016, *op. cit.*

passagers, et plus le coût par voyageur et par kilomètre va diminuer », selon Bruno Meignien, du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)<sup>56</sup>.

Dans le cadre du transport ferroviaire le **monopole des États** est pour certains tout à fait naturel, car le domaine nécessite des **investissements financiers extrêmement conséquents**. « *Les transports sont un service public. On ne peut pas soumettre leur gestion à une logique de marché, avec un impératif de rentabilité* », souligne Sabine Trier, de la Fédération européenne des syndicats des transports<sup>57</sup>. Pour certains services, comme la desserte en transports en commun de petites communes, la logique de concurrence, de rentabilité et de compétitivité n'est pas cohérente. Dans un contexte d'ouverture à la concurrence, la **péréquation tarifaire**, qui contraint les opérateurs publics à financer des activités déficitaires par les recettes perçues auprès d'autres clients ou usagers, crée des situations problématiques car les opérateurs privés n'y sont pas soumis<sup>58</sup>. Dès lors, les opérateurs publics ne pourraient pas survivre dans un contexte de concurrence.

Les exemples européens de **privatisation ferroviaire** connaissent un **bilan mitigé** : au Royaume-Uni, où elle a été enclenchée dès les années 1990, elle a entraîné une multiplication par trois ou quatre du coût des billets<sup>59</sup> et les retards et suppressions de train sont fréquents. Les Britanniques dépensent 13 % de leur salaire en billets de train pour se rendre au travail, et paient en moyenne cinq fois plus que les autres usagers européens<sup>60</sup>. La gestion des voies a finalement été renationalisée en 2014. Si l'Allemagne est régulièrement citée comme exemple d'une libéralisation réussie, l'ouverture à la concurrence y est pourtant relative : plus de 99% des lignes longue distance restent exploitées par l'opérateur public Deutsche Bahn<sup>61</sup>.

Le **principe utilisateur-payeur**, selon lequel l'utilisateur doit supporter les coûts liés à l'utilisation qu'il fait d'un service est largement mis en avant par la Commission, et fait partie intégrante des processus d'ouverture à la concurrence. Or, ce principe semble **contradictoire**, dans certaines circonstances, **avec la mobilité durable**, et notamment son volet social. Son application stricte pourrait en effet avoir des **effets négatifs** dans les régions reculées et auprès des populations vulnérables. Ces régions, souvent à faible densité de population, n'ont pas d'alternatives viables au transport routier. Dès lors, l'internalisation des coûts externes de la mobilité n'aurait aucun effet sur les comportements ou l'organisation des transports et ne ferait que les fragiliser davantage<sup>62</sup>. Des ajustements sont donc nécessaires pour assurer la cohésion et éviter l'exclusion sociale, mais cet aspect semble trop souvent oublié par la Commission. Conformément au Traité de fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), la **politique commune des transports a pour but de favoriser la cohésion territoriale**, en assurant l'accessibilité au réseau de transport, y compris dans les régions rurales à faible densité, souvent désertées par toute offre de transport public<sup>63</sup>. Le Livre blanc de 2011 ne fait pourtant pas référence à la cohésion territoriale. Aucune initiative concrète n'est associée à l'objectif de maintien d'un réseau ferroviaire dense dans toutes les États membres<sup>64</sup>. Or, l'accessibilité ne saurait être sacrifiée au profit d'une tarification selon les coûts, qui répond à des objectifs de rentabilité et au principe de l'utilisateur-payeur. Une telle mesure serait **contreproductive** par rapport aux démarches de décarbonisation des transports et elle impacterait principalement les personnes les plus vulnérables<sup>65</sup>.

<sup>56</sup> Julie de la Brosse, « Les petites lignes ferroviaires en sursis », *Le Monde*, 26/08/2018.

<sup>57</sup> Gabrielle Trottmann « Pourquoi l'Europe veut libéraliser le train ? », *Arte*, 26/02/2018.

<sup>58</sup> Pour la Solidarité, *op. cit.*

<sup>59</sup> Gabrielle Trottmann, *op. cit.*

<sup>60</sup> « Au Royaume-Uni, les billets de train "les plus chers d'Europe" provoquent la colère », *Courrier international*, 03/01/2018.

<sup>61</sup> Gabrielle Trottmann, *op. cit.*

<sup>62</sup> Comité économique et social européen, 23/04/2015, *op. cit.*

<sup>63</sup> *Ibidem.*

<sup>64</sup> *Ibidem.*

<sup>65</sup> Comité économique et social européen, *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Progrès et défis* (avis exploratoire), 22/04/2015.

## 2. MOBILITÉ PROPRE VERSUS MOBILITÉ DOUCE

---

Les termes employés sont le reflet de la vision de la mobilité durable de l'Union. Or, les communications de la Commission évoquent principalement la « mobilité à faible taux d'émission » et la « mobilité propre », les termes de mobilité durable ou alternative, et avec eux leurs implications sociales, sont peu employés. Les travaux de la Commission sont donc principalement centrés sur des **objectifs de faible taux d'émissions des véhicules et d'innovation technologique**. Elle semble survaloriser les solutions technologiques, vues comme garantes de la compétitivité. Or, cet engagement dans une politique de mobilité propre basée sur l'innovation technologique n'est pas synonyme de la durabilité des transports en Europe. Les solutions technologiques ne sont pas des solutions miracles : elles rencontrent beaucoup de limites en termes de durabilité, d'accessibilité financière et s'inscrivent dans un temps (trop) long. Le terme même de mobilité ou de véhicule « *propre* » est fortement **contestable** : en effet **toute production de véhicules est source d'émission de polluants et de GES** de leur *fabrication* (besoin en matières premières et en énergie, utilisation d'éléments polluants tels que les pneus et les batteries), à leur *fin de vie* (production de déchets), en passant par leur *utilisation*. De toute manière, les **innovations technologiques** dans les différents modes de transport et l'introduction des carburants renouvelables ne **suffiront pas** à contrebalancer le simple effet de la croissance du volume de transports.

D'autre part, faire reposer la réduction des émissions de gaz à effet de serre sur l'application de **normes d'émissions**, ne semble pas être la politique la plus efficace, au regard de ses **failles** possibles. La conformité des véhicules aux normes d'émissions européennes est testée en laboratoire et reflète rarement les émissions en conditions réelles, qui peuvent être jusque plusieurs dizaines de fois supérieures<sup>66</sup>. Récemment, le **dieseltgate** a même mis en avant des cas de fraudes lors des tests d'émissions (voir encadré p.10).

Cette politique de la mobilité propre suppose en outre un renouvellement quasi-total du parc automobile qui posera aussi le défi d'éliminer et recycler une grande partie du stock de véhicules existant. Ce thème devrait être central dans les stratégies de la Commission<sup>67</sup>, qui n'y fait pourtant jamais référence.

Ce type de solutions techniques peut également avoir des effets rebonds, c'est-à-dire l'annulation des économies d'énergies, engendrées par l'amélioration des performances, en raison d'une plus grande utilisation des véhicules<sup>68</sup>. Le développement et l'utilisation massive des véhicules perçus comme propres, en raison de leur effet « **déculpabilisant** »<sup>69</sup>, pourrait donc conduire à une augmentation du parc automobile et du nombre de kilomètres parcourus, échouant ainsi à résoudre les problèmes de congestion, d'impact environnemental globalement négatif, et freinant le développement d'offres alternatives, en plaçant toujours la voiture individuelle au cœur des déplacements. Le développement du transport autonome, largement encouragé par l'Union européenne, peut aboutir à accroître l'usage des véhicules particuliers, étant donné qu'ils deviendront plus confortables à utiliser pour les voyageurs<sup>70</sup>.

Ainsi, focaliser le discours sur les technologies masque le vrai problème, qui est de modifier la façon actuelle de concevoir les déplacements. L'accent n'est pas assez mis sur les changements de comportements des citoyens et sur la nécessité de changer les modes de transport vers les transports en commun ou les transports doux dès que cela est possible. Ces orientations se placent dans une optique de défense du secteur industriel automobile et de défense de la compétitivité « à tout prix ». On constate également un refus de contraindre les entreprises, par crainte de perdre en compétitivité et croissance.

---

<sup>66</sup> Inter-Environnement Wallonie, Pollution de l'air et transports : le couple infernal, 16/01/2014.

<sup>67</sup> Comité économique et social européen, *Une mobilité durable pour l'Europe* (avis), 17/10/2018.

<sup>68</sup> Guillaume Pitron, « Un bilan litigieux », *Le Monde diplomatique*, n°773, août 2018.

<sup>69</sup> *Ibidem*.

<sup>70</sup> Comité économique et social européen, 11/07/2018, *op. cit.*

« La Commission part apparemment de l'idée que la principale solution aux problèmes [des transports] urbains réside dans les innovations technologiques en matière de production de voitures propres ; il s'agit en l'occurrence d'une vision à long terme, alors qu'il faut maintenant agir à court terme pour réduire la pollution atmosphérique et les bruits urbains, et que, de toute façon, les encombrements en zone urbaine ne peuvent être résolus que par la promotion des transports publics. Le CESE regrette que le recours accru aux transports publics en zone urbaine ne soit pas clairement énoncé comme objectif.»

- Comité économique et social européen<sup>71</sup>

La Commission reconnaît tout de même que la seule utilisation de véhicules individuels économes en énergie et l'emploi de carburants propres ne suffiront probablement pas à assurer les réductions des émissions nécessaires pour les distances intermédiaires et longues. Elle recommande en conséquence d'augmenter l'usage des transports collectifs de grands volumes, c'est-à-dire des « services de transport par autobus, autocar, train et avion [sic] »<sup>72</sup>, sans appliquer de hiérarchie entre ces modes de transport aux conséquences environnementales pourtant très différentes. Bien qu'elle mette en avant la promotion de « comportements plus durables »<sup>73</sup>, la Commission ne précise pas davantage les mesures concrètes à prendre en ce sens, à l'inverse des nombreuses mesures proposées pour accélérer et soutenir l'innovation technologique.

On le voit, les priorités de la Commission relèvent clairement d'une association entre la mobilité durable et mobilité propre, reléguant au second plan le changement de modèle et le recours à une mobilité alternative.

Cette politique relève d'une approche où la poursuite de la croissance et la garantie de la compétitivité demeurent les objectifs de premier plan. Nous avons là l'expression d'un modèle dit de **soutenabilité faible**, dans lequel les contraintes de développement soutenable qui pèsent sur l'économie et le politique ne sont pas très fortes<sup>74</sup>. Ce modèle repose sur la **confiance** dans la capacité du **progrès technique** à fournir des **solutions à l'utilisation des ressources pour les générations futures**. Ce modèle est surtout basé sur la capacité du marché à allouer les ressources de manière optimale, selon un modèle de concurrence parfaite. Les politiques publiques mises en place par l'Union européenne et les États membres montrent une **totale confiance dans le marché**. L'approche par les externalités témoigne également du choix de la soutenabilité faible, le **changement climatique** étant ici considéré comme une **externalité** qu'il convient d'internaliser, c'est-à-dire d'en définir le **coût**<sup>75</sup>. Il s'agit pour le **système économique d'internaliser les externalités qu'il produit** et de faire payer le coût de la pollution aux pollueurs, selon le principe du pollueur-payeur.

La soutenabilité faible se base sur l'hypothèse que la **croissance économique** peut être **découplée des dégradations environnementales**, notamment grâce à l'**innovation technique**<sup>76</sup>, qui permettra de rendre compatibles la croissance permanente de la consommation avec un niveau de protection de l'environnement suffisant. Toutefois, les preuves de la possibilité de ce découplage entre croissance économique et utilisation des ressources montrent des résultats limités<sup>77</sup>. On parle d'ailleurs ici de découplage relatif, c'est-à-dire d'utilisation moindre des ressources par unité de production économique, alors que face à la crise climatique,

<sup>71</sup> Comité économique et social européen, 17/10/2018, *op. cit.*

<sup>72</sup> Commission européenne, Livre blanc, *op. cit.*

<sup>73</sup> *Ibidem.*

<sup>74</sup> Vivien Franck-Dominique, « Les modèles économiques de soutenabilité et le changement climatique », *Regards croisés sur l'économie*, n° 6, p. 75-83, février 2009.

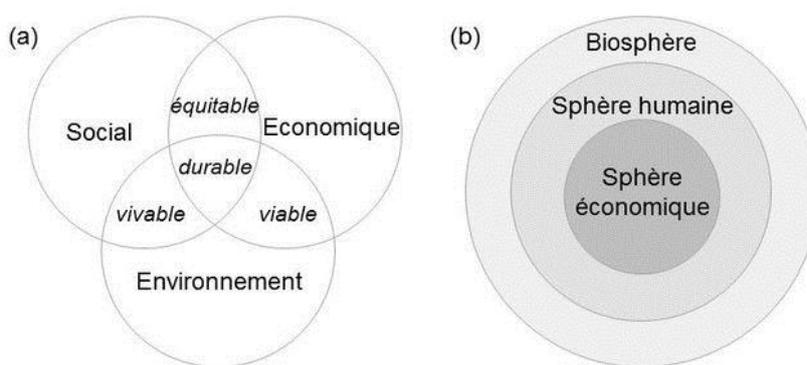
<sup>75</sup> *Ibidem.*

<sup>76</sup> Tom Dedeurwaerdere, *Les sciences du développement durable pour régir la transition vers la durabilité forte*, Rapport scientifique sur l'organisation de la science, Université Catholique de Louvain, janvier 2013.

<sup>77</sup> *Ibidem.*

un découplage absolu paraît nécessaire, c'est-à-dire la réduction absolue de l'utilisation des ressources naturelles<sup>78</sup>.

Au contraire, une approche dite de **soutenabilité forte** tend à considérer l'économie et les comportements humains au sein des limites environnementales, imposant dès lors des contraintes beaucoup plus importantes<sup>79</sup>. Le système économique se heurte alors à des limites environnementales strictes, au sein desquels il doit se développer. La différence principale entre ces deux modèles de soutenabilité se trouve dans la **hiérarchie entre l'économie et l'écologie/l'environnement**.



(a) Soutenabilité faible

(b) Soutenabilité forte

Source<sup>80</sup>

La politique européenne privilégie l'innovation technologique et économique mais s'intéresse peu à l'**innovation sociale**, alors que celle-ci présente de grandes opportunités. Les progrès en termes d'**organisation** des déplacements ou de meilleure utilisation des moyens par leur **mutualisation** représentent en effet des solutions trop peu explorées par la Commission. L'innovation sociale permet de nouvelles solidarités et stratégies d'entraide, de conseil et d'information mutuelle qui sont des pistes pour se confronter aux enjeux de la mobilité<sup>81</sup>. Les améliorations techniques seules ne permettront que de remplir une partie des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, le reste devant s'appuyer sur une modification des pratiques de mobilité des individus et des organisations<sup>82</sup>.

### 3. UNE POLITIQUE INSUFFISANTE ?

Les objectifs de la Commission, bien que très ambitieux de son propre avis, sont pourtant largement **insuffisants** par rapport à ceux établis lors de la conférence de Paris sur le climat (COP21) en décembre 2015. Même s'ils étaient atteints, les émissions du secteur des transports en 2030 seraient encore supérieures de 4,5 % par rapport aux niveaux de 1990<sup>83</sup>. Il apparaît que les **changements réels** demeurent

<sup>78</sup> *Ibidem*.

<sup>79</sup> Vivien Franck-Dominique, *op. cit.*

<sup>80</sup> Anastasia Wolff, *Responsabilité sociétale : quelles contributions des entreprises à la conservation de la biodiversité ?*, Thèse, Université de Lyon, 01/12/2017.

<sup>81</sup> Nicolas Louvet, Anaïs Rocci et Camille Le Bris, « L'innovation sociale, outil de renouvellement de la production de services de mobilité », *Développement durable et territoires*, Vol. 4, n°3, octobre 2013.

<sup>82</sup> *Ibidem*.

<sup>83</sup> Parlement européen, juin 2017, *op. cit.*

**limités**, et réalisés à la marge, alors que le développement durable et les nuisances environnementales appellent à des changements radicaux<sup>84</sup>.

D'autre part, il apparaît **incohérent** de continuer à faire **l'impasse sur le secteur du transport aérien**, dont les émissions de gaz à effet de serre sont amenées à augmenter rapidement si aucune mesure n'est prise, et qui est pourtant souvent abordé à la marge. La stratégie européenne de réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports devrait inclure la suppression des exonérations de taxe sur le carburant et le soutien au système de trains intra et inter européen pour offrir une option alternative aux vols court courrier<sup>85</sup>.

Finalement se pose la question des **ambitions réelles de l'Union européenne**, notamment au regard de l'affirmation de la Commission selon laquelle « **freiner la mobilité n'est pas une option** »<sup>86</sup>, cette dernière pouvant aller à l'encontre de toute mesure visant à rendre le transport plus durable et efficace dans l'utilisation des ressources<sup>87</sup>. En effet, si les transports sont la clé d'un grand nombre de libertés, l'une des missions fondamentales d'une organisation politique de l'ampleur de l'Union européenne est de définir un **encadrement des libertés** et d'y imposer éventuellement des **limites**, dès lors que ces libertés affectent voire menacent, d'autres libertés ou besoins, notamment la santé, l'environnement, le climat, mais aussi les besoins et libertés des générations actuelles et futures. Cette volonté de la Commission de ne pas restreindre la mobilité ne doit pas s'opposer à la promotion de changements de comportements en faveur de l'utilisation de moyens de transport plus durables voire de la limitation des transports. Le Comité économique et social européen pointe du doigt notamment, les comportements non durables qui consistent à utiliser individuellement des véhicules privés pour parcourir de très courtes distances, ou le refus parfois non-fondé de prendre les transports en commun disponibles<sup>88</sup>. Ainsi, **restreindre les déplacements individuels non-durables** et engager une **réflexion sur notre manière de penser la mobilité** comme **illimitée, doit être une option** pour l'Union européenne<sup>89</sup>.

Toutes ces actions resteront bien sûr inefficaces sans l'implication des citoyens. Le désinvestissement dans les activités polluantes ne devra pas être l'affaire des seuls gouvernements et ne pourra se faire sans la sensibilisation et la mobilisation de l'ensemble des parties prenantes (constructeurs, transporteurs, utilisateurs)<sup>90</sup>.

---

<sup>84</sup> Corinne Blanquart, Frédéric Heran et Thomas Zerual. « Les conditions de production d'un transport durable : nouvelles interventions publiques, nouveaux référentiels. ? ». *Développement durable et territoires*, 2013.

<sup>85</sup> Réseau Action Climat, « Quelle stratégie européenne pour réduire l'impact des transports sur le climat ? », 19/07/2016.

<sup>86</sup> Commission européenne, Livre blanc, *op. cit.*

<sup>87</sup> Comité économique et social européen, 22/04/2015, *op. cit.*

<sup>88</sup> *Ibidem.*

<sup>89</sup> *Ibidem.*

<sup>90</sup> Comité économique et social européen, 26/05/2016, *op. cit.*

# BIBLIOGRAPHIE

## ARTICLES, MEDIAS ET THINK TANKS

---

- « Au Royaume-Uni, les billets de train “les plus chers d’Europe” provoquent la colère », *Courrier international*, 03/01/2018 ([en ligne](#))
- Communauté européenne du rail et des compagnies d’infrastructure, *Pour une mobilité durable en Europe ! Pourquoi la révision de la Directive « Eurovignette » est nécessaire*, avril 2008 ([en ligne](#))
- Gabrielle Trottmann, « Pourquoi l’Europe veut libéraliser le train ? », *Arte*, 26/02/2018 ([en ligne](#))
- Fondation Robert Schumann, « Comprendre le Traité de Lisbonne. : Qui fait quoi ? », 2007 ([en ligne](#))
- Guillaume Pitron, « Un bilan litigieux », *Le Monde diplomatique*, n°773, août 2018 ([en ligne](#))
- Julie de la Brosse, « Les petites lignes ferroviaires en sursis », *Le Monde*, 26/08/2018 ([en ligne](#))
- La politique européenne des transports, *Toute l’Europe*, 27/02/2017 ([en ligne](#))
- *Mobilité durable. Enjeux et pratiques en Europe*, Pour la Solidarité, Les Cahiers de la Solidarité, n°21, décembre 2009 ([en ligne](#))
- Novethic, « dieselgate », *Lexique* ([en ligne](#))
- Réseau Action Climat, « Quelle stratégie européenne pour réduire l’impact des transports sur le climat ? », 19/07/2016 ([en ligne](#))
- Sasha Mitchell, « Au Royaume-Uni, la privatisation des chemins de fer déraile », *La Tribune*, 09/01/2017 ([en ligne](#))
- Service public de Wallonie, *Revitalisation du fret ferroviaire en Wallonie*, Rapport d’analyse, décembre 2015 ([en ligne](#))
- Service public fédéral Mobilité et Transports, *Kilomètres parcourus par les véhicules belges en 2017*, novembre 2018 ([en ligne](#))
- Transport & Environment, *Diesel: The true (dirty) story*, September 2017 ([en ligne](#))

- Union Française de l'Électricité, Mobilité bas carbone : Quelle cohérence entre la Loi d'Orientation des Mobilités et le Paquet Transport européen ?, 23/02/2018 ([en ligne](#))

### Articles scientifiques

- Anastasia Wolff, « Responsabilité sociétale : quelles contributions des entreprises à la conservation de la biodiversité ? », Thèse, Université de Lyon, 01/12/2017 ([en ligne](#))
- Corinne Blanquart et Alexandra Hyard, « Durabilité et subsidiarité : un conflit de principes au sein de la politique commune des transports ? », Revue internationale de droit économique, (t. XXIII, 1), p. 33-50, janvier 2009 ([en ligne](#))
- Corinne Blanquart, Frédéric Heran, Thomas Zeroual. « Les conditions de production d'un transport durable : nouvelles interventions publiques, nouveaux référentiels ? ». *Développement durable et territoires*, 2013 ([en ligne](#))
- Jonson JE, Borken-Kleefeld J, Simpson D, Nyiri A, Posch M and Heyes C., "Impact of excess NOx emissions from diesel cars on air quality, public health and eutrophication in Europe », *Environmental Research Letters*. 18 September 201 ([en ligne](#))
- Michel SAVY, « Dix propositions pour une nouvelle politique européenne des transports ? » *Transports, développement, intermodalité, environnement*, décembre 2014 ([en ligne](#))
- Nicolas Louvet, Anaïs Rocci et Camille Le bris, « L'innovation sociale, outil de renouvellement de la production de services de mobilité », *Développement durable et territoires*, Vol. 4, n°3, octobre 2013 ([en ligne](#))
- Tom Dedeurwaerdere, « Les sciences du développement durable pour régir la transition vers la durabilité forte », Rapport scientifique sur l'organisation de la science, Université Catholique de Louvain, janvier 2013 ([en ligne](#))
- Vivien Franck-Dominique, « Les modèles économiques de soutenabilité et le changement climatique », *Regards croisés sur l'économie*, n° 6, p. 75-83, février 2009 ([en ligne](#))

### DOCUMENTS INSTITUTIONNELS

---

- Comité économique et social européen, *Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Progrès et défis* (avis exploratoire à la demande du Parlement européen), Journal officiel de l'Union européenne, 23/04/2015 ([en ligne](#))
- Comité économique et social européen, *Le rôle des transports dans la réalisation des objectifs de développement durable et les conséquences qui en découlent pour l'élaboration des politiques de l'UE* (avis d'initiative), 11/07/2018 ([en ligne](#))

- Comité économique et social européen, *Les effets des conclusions de la COP 21 en matière de politique européenne des transports*, (avis d'initiative), 26/05/2016 ([en ligne](#))
- Comité économique et social européen, *Une mobilité durable pour l'Europe* (avis), 17/10/2018 ([en ligne](#))
- Commission européenne, *Comprendre les politiques de l'Union européenne - Transports*, 2014 ([en ligne](#))
- Commission européenne, *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*, Livre blanc, 28/03/2011 ([en ligne](#))
- Commission européenne, *L'Europe en mouvement : la Commission prend des mesures en faveur d'une mobilité propre, compétitive et connectée*, Communiqué de presse, 31/05/2017 ([en ligne](#))
- Commission européenne, *Une mobilité propre, connectée et compétitive*, mai 2017 ([en ligne](#))
- Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, *Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions*, 20/07/2016 ([en ligne](#))
- European Environment Agency, *Contribution of the transport sector to total emissions of the main air pollutants*, 22/11/2018 ([en ligne](#))
- Organization for Economic Cooperation and Development, *Under-taxing the benefits of company cars*, Policy Highlights, september 2014 ([en ligne](#))
- Parlement européen, *Politique commune des transports : généralités*, Fiches thématiques sur l'Union européenne, juin 2017 ([en ligne](#))
- Parlement européen, *Pollution atmosphérique et sonore*, Fiches thématiques sur l'Union européenne, octobre 2018 ([en ligne](#))
- Parlement européen, *Rapport sur l'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile*, Commission d'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile, 02/03/2017 ([en ligne](#))
- Parlement européen, *Rapport sur un plan d'action sur la mobilité urbaine*, 2/04/2009 ([en ligne](#))
- Parlement européen, *Transport ferroviaire*, Fiches thématiques sur l'Union européenne, octobre 2018 ([en ligne](#))

*Cette publication électronique peut à tout moment être améliorée  
par vos remarques et suggestions. N'hésitez pas à nous contacter pour nous en faire part.*

# POUR LA SOLIDARITÉ - PLS

*Fondé par l'économiste belge Denis Stokkink en 2002, POUR LA SOLIDARITÉ - PLS est un European think & do tank indépendant engagé en faveur d'une Europe solidaire et durable.*

*POUR LA SOLIDARITÉ se mobilise pour défendre et consolider le modèle social européen, subtil équilibre entre développement économique et justice sociale. Son équipe multiculturelle et pluridisciplinaire œuvre dans l'espace public aux côtés des entreprises, des pouvoirs publics et des organisations de la société civile avec comme devise : Comprendre pour Agir.*

## ACTIVITÉS

---

POUR LA SOLIDARITÉ – PLS met ses compétences en recherche, conseil, coordination de projets européens et organisation d'événements au service de tous les acteurs socioéconomiques.

### Le laboratoire d'idées et d'actions **POUR LA SOLIDARITÉ – PLS**

1

**Mène des travaux de recherche et d'analyse** de haute qualité pour sensibiliser sur les enjeux sociétaux et offrir de nouvelles perspectives de réflexion. Les publications POUR LA SOLIDARITÉ regroupées en sein de trois collections « Cahiers », « Notes d'Analyse », « Études & Dossiers » sont consultables sur [www.pourlasolidarite.eu](http://www.pourlasolidarite.eu) et disponibles en version papier.

2

**Conseille, forme et accompagne** sur les enjeux européens en matière de lobbying et de financements.

3

**Conçoit et réalise des projets transnationaux** en coopération avec l'ensemble de ses partenaires européens.

4

**Organise des conférences** qui rassemblent dirigeant/e/s, expert/e/s européen/ne/s, acteurs de terrain et offrent un lieu de débat convivial sur l'avenir de l'Europe solidaire et durable.

# THÉMATIQUES

---

**POUR LA SOLIDARITÉ – PLS** inscrit ses activités au cœur de cinq axes thématiques :



## OBSERVATOIRES EUROPÉENS

---

**POUR LA SOLIDARITÉ – PLS** réalise une veille européenne thématique et recense de multiples ressources documentaires (textes officiels, bonnes pratiques, acteurs et actualités) consultables via ses quatre observatoires européens :

- [www.ess-europe.eu](http://www.ess-europe.eu)
- [www.diversite-europe.eu](http://www.diversite-europe.eu)
- [www.transition-europe.eu](http://www.transition-europe.eu)
- [www.participation-citoyenne.eu](http://www.participation-citoyenne.eu)

# COLLECTIONS POUR LA SOLIDARITÉ - PLS

Sous la direction de Denis Stokkink

## NOTES D'ANALYSE - *Éclairages sur des enjeux d'actualité*

---

- *La relation Union européenne – Chine : De la naïveté au réalisme*, Alexis WILLEMOT, juillet 2019.
- *Réfugié.e.s LGBTQI+ : les enjeux de la protection internationale*, Safia FALEK, juin 2019.
- *Politique migratoire européenne : de l'asile à l'expulsion ?* Anaïs LUNEAU, juin 2019.
- *La technologie blockchain : une opportunité pour l'économie sociale ?* Marion PIGNEL, juin 2019.
- *Le rôle du Parlement européen dans la conduite des relations extérieures*, Safia FALEK, mai 2019.
- *Du Plan Juncker à InvestEU : les enjeux pour l'économie sociale*, Hadrien BARANGER, mai 2019.
- *L'UE et ses valeurs : mariage de convenance ou divorce en perspective ?* Lorelei DEBAISIEUX, mai 2019.
- *Un programme mondial pour le développement durable*, Camille JOSEPH, mai 2019.
- *Déficit démocratique : un défi pour l'Europe !* Anaïs LUNEAU, avril 2019.
- *L'Europe sociale : un enjeu de responsabilité collective !* Anaïs LUNEAU, février 2019.
- *Budget européen 2021 - 2027 : à la hauteur de l'Europe de demain ?* Marie SCHULLER, janvier 2019.
- *Genre et espaces publics : Des villes pour toutes et tous*, Pauline BAUMANN, janvier 2019.
- *Travailleurs détachés : regard critique sur la révision de la directive européenne*. Eugénie DELZENNE, sept. 2018.

## CAHIERS - *Résultats de recherches comparatives européennes*

---

- *Vers une économie circulaire en Europe*. Anna-Lena REBAUD, septembre 2017.
- *Face aux nouvelles formes d'emploi, quelles réponses au plan européen ?* PLS & SMart, n°36, juin 2017.
- *Économie sociale, secteur culturel et créatif : vers une nouvelle forme d'entrepreneuriat social en France*. PLS & SMart, n°35, mai 2015.
- *Économie sociale, secteur culturel et créatif : vers une nouvelle forme d'entrepreneuriat social en Wallonie*. PLS & SMart, n°34, mai 2015.
- *Le budget participatif : un outil de citoyenneté active au service des communes*. Céline Brandeleer, n°33, octobre 2014.
- *La Transition : un enjeu économique et social pour la Wallonie*. Sanjin Plakalo, n°32, mars 2013.

## ÉTUDES & DOSSIERS - *Analyses et réflexions sur des sujets innovants*

---

- *Les travailleurs autonomes en Europe : action collective et représentation d'intérêts*, Pascale CHARHON, juin 2019.
- *Enseignement et formation professionnelle en alternance : Vers une filière d'excellence*, Marie SCHULLER, décembre 2018.
- *Politiques de prévention à Bruxelles : Historique et besoins en formation*, Marie SCHULLER, septembre 2018.
- *Les Régions ultrapériphériques : défis et perspectives*, Paul HAMMOUD, Antoine MASQUELIN, Tristan THOMAS, février 2018.
- *Finance et bien-être, une réflexion participative*. Marie Leprêtre, décembre 2016.
- *Pour l'intégration en apprentissage des jeunes vulnérables*. Sanjin Plakalo, décembre 2016.
- *La participation des travailleurs au sein des entreprises*. Denis Stokkink, novembre 2016.

Toutes les publications **POUR LA SOLIDARITÉ - PLS** sur [www.pourlasolidarite.eu](http://www.pourlasolidarite.eu)

# Développement durable

*Le développement durable constitue un mode de développement équilibré des activités humaines qui met en relation efficacité économique, préservation de l'environnement et équité sociale. Son objectif global est de répondre aux besoins du présent sans compromettre l'avenir des générations futures. À travers ce principe, et en se focalisant plus particulièrement sur les concepts d'économie circulaire, de COP 21, COP 22 et de réchauffement climatique, POUR LA SOLIDARITÉ – PLS entend démontrer l'importance d'engager la société dans une transition écologique et sociale. Devant l'urgence climatique et l'aggravation des détresses humaines, PLS est convaincu que cette mise en action des préceptes du développement durable permettra de bâtir une société plus équilibrée et inclusive.*

**Collection « Notes d'analyse » dirigée par Denis Stokkink**

[www.pourlasolidarite.eu](http://www.pourlasolidarite.eu)

Avec le soutien de

