



European
Partners for the
Environment

Rapport final

Premier atelier

10-11 décembre 2012, Bruxelles

Gestion holistique de la mobilité : un dialogue syndical avec les parties intéressées

Deuxième atelier

4-5 février 2013, Bruxelles

**Mobilité durable et planification intégrée dans les zones urbaines:
Dialogue syndical avec les autorités locales**

Soutenu par:



Table des matières

1	Contexte.....	3
2	Rapport du premier atelier.....	4
3	Recommandations et éléments d’action résultant du premier atelier.....	5
4	Rapport du deuxième atelier.....	8
5	Recommandations et éléments d’action découlant du deuxième atelier.....	9
	Annexe I: Synthèse des présentations du premier atelier.....	13
	Annexe II: Synthèse des présentations du deuxième atelier.....	33

1 Contexte

L'attention des politiques publiques se porte de plus en plus sur la manière de traiter la question des émissions de gaz à effet de serre issues du transport (qui représente un tiers de toutes les émissions de l'UE) et de promouvoir des pratiques de transport durables, que ce soit via des normes en matière d'émissions pour différents modes d'équipement de transport ou en traitant de la question des réseaux de transport et des changements de modes de transport. En avril 2011, la Commission a publié une Communication sur l'Espace unique du transport, une feuille de route sectorielle dans le cadre de la Feuille de route 2050, qui prévoit une réduction de 60% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050.

Ces changements ont et continueront d'avoir des implications majeures pour les travailleurs dans les secteurs du transport et de la fabrication des équipements de transport et pour la main-d'œuvre des secteurs qui y sont liés, en termes de restructurations prévues, de politique industrielle ou sectorielle et, fondamentalement, sur les conditions de travail et la qualité du travail dans une société future durablement mobile.

L'intention de cette série d'ateliers était de rassembler les expériences et les perspectives de différentes branches syndicales (p.ex. la Fédération européenne des travailleurs des transports et la Fédération européenne des métallurgistes/ travailleurs industriels), ainsi que le travail déjà entrepris par les confédérations syndicales au niveau national, dans le développement de réponses interprofessionnelles et de solutions négociées. Cela devait être réalisé dans le cadre d'un dialogue politique avec d'autres acteurs non syndicaux (p.ex. les pouvoirs publics au niveau de l'UE, au niveau national, et en particulier, au niveau local, et les associations d'industries et les organisations environnementales spécialisées dans les questions liées au transport) autour du thème de la mobilité urbaine durable. L'objectif général des ateliers était d'utiliser ce dialogue politique pour générer ou nourrir le débat syndical actuel sur les questions de mobilité, et d'élaborer les revendications syndicales clé au niveau européen dans ce domaine, ainsi que d'identifier des partenariats stratégiques futurs pour obtenir gain de cause dans ces revendications.

Le premier atelier dans le cadre de ce projet a été organisé les 10 et 11 décembre 2012 sur le thème de la « Gestion holistique de la mobilité : un dialogue syndical avec les parties intéressées ».

Le deuxième atelier dans le cadre de ce projet a été organisé les 4 et 5 février 2013 sur le thème « Mobilité durable et planification intégrée dans les zones urbaines: Dialogue syndical avec les autorités locales ».

Deux documents de référence ont été préparés par *European Partners for the Environment* (« Partenaires européens pour l'environnement ») pour ces ateliers afin de piloter la discussion avec le public au cours des différentes sessions. Les conclusions des ateliers déboucheront sur une résolution relative à la mobilité durable qui sera soumise au Comité exécutif de la Confédération européenne des syndicats en 2013, et sur une stratégie de mise en œuvre comprenant des partenariats stratégiques développés pour accompagner la position.

Le projet est géré par un comité de direction qui s'est réuni à deux reprises pour préparer et assurer le suivi des ateliers. Le comité de direction comprend: La Confédération européenne des syndicats (CES), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), IndustriALL et European Partners for the Environment (EPE).

Les présentations faites lors des deux ateliers sont disponibles à l'adresse: <http://www.etuc.org/a/10685>

2 Rapport du premier atelier

Le premier atelier portait sur le « Rôle des travailleurs dans la promotion d'une gestion holistique de la mobilité ». On y a abordé le cadre général de différents modes de transport et leurs diverses combinaisons, en prenant en considération le concept de gestion holistique de la mobilité. Cela comprenait le rôle des travailleurs en relation avec les fournisseurs de véhicules, l'industrie des carburants, les décideurs politiques, les fournisseurs d'infrastructures, les acheteurs et les utilisateurs de véhicules, les logisticiens, les fournisseurs de transports publics, les urbanistes, les financiers, et avec d'autres. Cet atelier a été conçu en visant le rôle de la mobilité durable comme une composante d'un modèle de croissance sociale, qui promeut un programme plus général de prospérité et de qualité de vie pour tous.

Les objectifs spécifiques des ateliers étaient:

- D'identifier les tendances actuelles et de rassembler les options politiques et les bonnes pratiques de l'industrie qui pourraient être clés pour déclencher un mouvement vers les avantages combinés de la mobilité durable et de la création d'emplois au sein de l'UE;
- De traiter de la question des innovations sociales et écologiques nécessaires pour garantir une Transition juste pour les travailleurs, en relation avec la mobilité durable, comme le préconise l'UE dans l'accord de Cancun de la CCNUCC (décembre 2010);
- D'évaluer les implications en termes d'emplois (défis et potentiel) de la mobilité durable, à la fois en termes de tendances en matière d'emplois et de qualité de travail, au sein des secteurs directement concernés et pour l'ensemble de la main-d'œuvre;
- De développer et de promouvoir un échange d'informations et de bonnes pratiques entre syndicats, et avec des acteurs non syndicaux, sur les politiques, les outils et les mesures qui concernent la mobilité durable;
- De fournir une base pour des partenariats stratégiques sur la mobilité durable au niveau européen.

3 Recommandations et éléments d'action résultant du premier atelier

Transition vers la mobilité durable

L'un des premiers défis découlant du changement climatique est ce que l'on appelle le « défi de l'emploi » - comment simultanément atténuer le changement climatique, maintenir ou augmenter le niveau d'emploi, et garantir ou améliorer les normes en matière de qualité des emplois.

La mise en œuvre de pratiques commerciales écologiques peut avoir un impact double sur les emplois. Cela peut influencer sur la quantité des emplois en en créant de nouveaux, éliminer les emplois inefficaces actuels ou les remplacer par des emplois plus écologiques, ou transformer les emplois actuels en introduisant de nouveaux types de responsabilités liées à l'environnement. Les pratiques commerciales écologiques peuvent également avoir des répercussions sur la qualité des emplois, définis en quatre dimensions: la carrière et la sécurité de l'emploi, le développement des compétences, la santé et le bien-être et la conciliation de l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée.

Pour garantir une transition socialement responsable vers des emplois verts de qualité élevée, il est essentiel que les gouvernements, les employés, les employeurs et d'autres acteurs consentent des efforts concertés en vue de l'anticipation et de la gestion de ce processus.

On ne peut pas tirer de conclusion directe sur l'impact général du changement climatique sur la qualité des emplois. L'effet principal de la crise économique et financière est de ralentir (principalement via des réductions des dépenses publiques) le rythme général d'écologisation de l'ensemble des industries dans l'UE. Le développement des compétences constitue la dimension de la qualité des emplois la plus durement touchée par le changement climatique ; l'impact sur les autres dimensions est moins clair.

Les éléments de preuve rassemblés au cours des ateliers portent à croire que les employés du secteur des transports doivent être engagés par les employeurs dans des processus de changements écologiques dans le sens de la mobilité durable ; ils doivent être pleinement convaincus de la raison pour laquelle l'écologisation est nécessaire, et bien souvent cela n'est pas clairement associé à des emplois de meilleure qualité.

Puisque la transition vers la mobilité durable est principalement un processus mû par la politique, l'anticipation du changement « écologique » doit être plus direct et explicite, alors que les mesures de gestion doivent être planifiées et lancées depuis le début. Les pouvoirs publics jouent un rôle crucial dans l'aide qu'ils apportent au secteur des transports pour innover écologiquement et parvenir au niveau souhaité d'économie faible en carbone dans l'ensemble de l'industrie.

Pour faciliter la transition vers une mobilité durable, les pouvoirs publics pourraient appliquer des mesures réglementaires et financières équilibrées, accompagnées de mesures non financières et coordonner de nouveaux programmes de formation. Les exemples de bonnes pratiques innovantes de mobilité durable abondent et sont concentrés au niveau local. Le gouvernement central et le gouvernement régional doivent coordonner des actions avec les gouvernements locaux et impliquer les institutions locales afin de grouper et de généraliser les pratiques en matière de mobilité durable.

Les défis découlant du changement climatique dans le secteur des transports peuvent être résumés comme suit.

- La demande de mobilité (allongement des distances pour se rendre au travail, plus de voyages internationaux) augmente les flux de transport (en particulier de transport routier et aérien) et donc les émissions de CO₂.
- La pression publique pour un transport propre et plus efficace en termes énergétiques, en particulier les transports routier et aérien.
- L'augmentation du prix de l'énergie et des politiques environnementales rigoureuses, en particulier, mettent la pression sur le secteur du transport automobile, ce qui représente à la fois un défi et une opportunité pour les entreprises de ce secteur.

Principaux problèmes syndicaux

Les syndicats européens des transports entendent coopérer avec les organisations patronales et les institutions pour élaborer des solutions débouchant sur des systèmes de transport durables et pour promouvoir la coopération plutôt que la concurrence entre modes de transport et préserver la qualité de l'emploi.

Anticiper le changement et le gérer constitue un défi majeur pour les syndicats des transports. C'est dans cette optique qu'ils travaillent à différents projets qui s'appuient sur leur propre vision et leur propre stratégie pour faire face à l'impact du transport sur le changement climatique. Compte tenu de la nécessité d'une politique des transports socialement et écologiquement durable, il convient de développer des concepts visant à poursuivre des objectifs durables dans l'intérêt général de la société, notamment celui des employés de l'industrie des transports. Nous avons besoin d'approches intégrées, qui permettront de créer un système de transports équitable, équilibré et durable.

La très grande majorité de ces projets indiquent qu'une politique cohérente et ambitieuse en matière de changement climatique peut créer des millions d'emplois directs au sein de l'industrie des transports et des millions d'emplois indirects supplémentaires. Ces emplois seraient principalement créés dans les transports et les infrastructures publics. Concrètement, ce qui est nécessaire est ce qui suit:

1. Une évaluation de l'impact social ;
2. Des mesures pour une Transition juste pendant la période de transition ;
3. une analyse des pertes d'emplois potentiels ou des besoins en termes de reconversions.

Le cadre de la CES pour une Transition juste couvre:

1. La réglementation: mettre sur pied un cadre législatif avec un calendrier qui mène à la responsabilité des acteurs économiques;
2. L'innovation: soutenir la R&D dans les secteurs technologiques afin de parvenir à des objectifs de façon indépendante, en particulier en termes d'émissions de GES, ce qui créera également des emplois;
3. La formation: rendre les compétences plus écologiques afin de susciter le changement: aider les travailleurs à se recycler – proposer que des formations appropriées commencent à l'école et à l'université, sans être uniquement axées sur la formation des niveaux supérieurs;
4. La participation: dialogue social: les travailleurs peuvent apporter des solutions innovantes aux entreprises;
5. La protection sociale: afin de garantir des emplois de qualité (des contrats d'emploi et des conditions de travail décentes).

Une politique en matière de changement climatique requiert la volonté politique des décideurs européens, nationaux, régionaux et locaux si l'on veut qu'elle permette d'atteindre les objectifs de réduction de gaz à effet de serre et de consommation énergétique d'une part, et de créer de nouveaux emplois directs et indirects dans l'industrie des transports et dans d'autres. Une telle politique requiert des investissements publics massifs dans les modes et les infrastructures de transports durables.

La mobilité durable doit figurer à l'ordre du jour des comités de dialogue social. Il est nécessaire de créer un Observatoire environnemental et social pour le transport qui agirait comme organisme de surveillance des objectifs en termes de durabilité et qui ferait des propositions quand les objectifs ne sont pas atteints.

Des éléments de preuve issus de projets pilotes couronnés de succès, réalisés à l'échelle locale en matière de mobilité durable confirment la nécessité:

- De soutenir l'utilisation des transports publics par les navetteurs ;
- De promouvoir l'accès des piétons, des cyclistes et des utilisateurs de covoiturage ;
- D'introduire la figure de gestionnaire de la mobilité dans les plans de mobilité ;

- D'introduire les tarifs des transports dans les négociations collectives ;
- D'améliorer les conditions de travail via un nouveau modèle des déplacements domicile-travail ;
- De soutenir une stratégie de santé et de sécurité professionnelles ;
- De contribuer à l'équilibre entre le travail et la famille et à l'égalité entre les sexes ;
- D'agir contre la discrimination et de promouvoir le travail décent.

4 Rapport du deuxième atelier

Le deuxième atelier portait sur la « Mobilité durable dans les zones urbaines » et avait pour objectif de promouvoir un dialogue constructif entre syndicats et acteurs clé au niveau local, en envisageant une gestion holistique et une planification intégrée. Si l'on considère que plus de 70% des personnes en Europe vivent et travaillent dans des villes et dans des zones urbaines et que cela devrait progresser, le développement d'une politique portant sur la mobilité durable requiert une réflexion sur les besoins des travailleurs en matière de mobilité urbaine.

Les objectifs spécifiques de cet atelier étaient:

- D'identifier les tendances actuelles et de rassembler les options politiques et les bonnes pratiques de l'industrie qui pourraient être les principaux déclencheurs d'un mouvement vers les avantages combinés d'une mobilité urbaine durable et de la création d'emplois au niveau local dans l'UE;
- D'aborder la question des innovations sociales et écologiques nécessaires pour garantir une Transition juste pour la main-d'œuvre, en relation avec la mobilité urbaine, comme le préconise l'UE dans l'accord de Cancun de la CCNUCC (décembre 2010);
- D'évaluer les implications en termes d'emplois (défis et potentiel) de la mobilité urbaine durable, à la fois en termes de tendances en matière d'emplois et de qualité de travail, au sein des secteurs directement concernés et pour l'ensemble de la main-d'œuvre;
- De développer et de promouvoir un échange d'informations et de bonnes pratiques entre syndicats, et avec des acteurs non syndicaux, sur les politiques, les outils et les mesures qui concernent la mobilité urbaine durable;
- De fournir une base pour des partenariats stratégiques sur la mobilité urbaine durable au niveau européen.

5 Recommandations et éléments d'action découlant du deuxième atelier

Transition vers une mobilité durable

Compte tenu de l'atelier final CES-EPE en mai, parmi les effets de levier à explorer figurent notamment:

1. La création d'un Groupe de travail syndical sur la mobilité au niveau des villes, démarrant avec les 63 villes inscrites au sein de CIVITAS ou signataires du pacte des maires. Les villes sont le lieu où l'on développe des outils majeurs de planification intégrée, de nouvelles initiatives financières, des mécanismes participatifs et une consommation/utilisation collaborative ;
2. La demande de cadre réglementaire pour le transport et les travailleurs basé sur le système obligatoire existant dans les Etats membres de l'UE ;
3. L'organisation d'un atelier sur l'inclusion, les transports et la pauvreté.

Le secteur du transport et de la mobilité contribue de manière significative à l'activité économique et à la société en Europe ; il emploie autour de 10 millions de personnes (60% dans le transport routier, 30% dans le transport ferroviaire et public, 10% dans le transport aérien) et représente 5% du PIB (CE 2012). 8 à 16% des revenus des ménages sont généralement consacrés aux transports (Worldwatch Institute 2008). Toutefois, étant donné l'augmentation du transport de marchandises et de passagers, la pollution et la congestion empirent. Le nombre de voitures devrait augmenter d'à peu près 1 milliard aujourd'hui à près de 1,3 milliards au cours des dix années à venir.

On considère que la mobilité durable a un énorme potentiel de création d'emplois. Les politiques visant à créer davantage d'équilibre via une utilisation accrue du transport ferroviaire et public et à réduire le volume du trafic de l'ordre de 10% multiplieraient par quatre le nombre d'emplois directs et indirects dans le transport ferroviaire et public, alors que les emplois dans le transport routier de marchandises diminuerait de 50% et de 60% dans le secteur automobile.

La transition vers de nouvelles alternatives durables en termes de mobilité nécessitera des investissements en R&D et en infrastructure qui peuvent jeter les bases de la création immédiate d'emplois et d'une croissance économique durable dans l'avenir. En raison de la nature complexe du secteur des transports, parvenir à cette transformation nécessitera une approche totalement neuve de la manière d'aborder la durabilité environnementale et la réduction des émissions de carbone. Le réseau d'acteurs qui influencent directement ou indirectement le secteur englobe un large éventail de constituants, parmi lesquels des acteurs du secteur des transports comme d'autres secteurs. Pour aborder avec succès les défis du secteur en matière de durabilité environnementale, il convient de prendre en considération et d'intégrer les perspectives de tous les acteurs du système.

Faire face à la mobilité durable à partir de cette approche de systèmes intégrés permet aux décideurs politiques et aux autres acteurs de mieux évaluer les défis complexes et la multitude des opportunités à la disposition du secteur des transports pour parvenir à ses objectifs. Cela permet également de mettre en œuvre des politiques plus efficaces, d'évaluer les combinaisons de modes et de technologies, et cela permet au secteur dans sa totalité de parvenir à ses objectifs de réduction d'émissions plutôt que de favoriser un mode unique. Enfin, cela peut être porteur de partage de risques en matière d'investissements dans les nouvelles technologies entre les différentes parties prenantes tout au long des chaînes de valeur.

On ne peut imposer de nouveaux concepts de mobilité. Pour promouvoir un comportement plus durable, il convient d'encourager une meilleure planification de la mobilité. Le développement du concept nécessitera des normes communes de l'UE dans le respect des règles de l'UE en matière de concurrence. Afin d'être plus efficace, la recherche technologique doit être complétée par une approche systémique, qui tienne compte des exigences en termes d'infrastructures et en termes réglementaire, la coordination de multiples acteurs et de grands projets de démonstration pour encourager l'adoption par le marché.

Questions syndicales clé

Le Carbon Trust au Royaume-Uni estime que la plupart des entreprises pourraient économiser entre 10 et 20 pour cent de leurs coûts énergétiques en prenant des mesures peu onéreuses ou gratuites. Pour ce faire, il faut impliquer les travailleurs sur le terrain. Le personnel ne pourra toutefois pas apporter de changement s'il ne comprend pas et ne soutient pas les raisons de leur introduction. Le projet GreenWorkplaces du TUC démontre que les employeurs doivent considérer les syndicats comme un élément de la solution. L'implication des syndicats peut apporter des avantages aux entreprises par le biais de l'amélioration de la performance environnementale.

Les recommandations suivantes ont été rassemblées au cours des projets pratiques présentés lors de l'atelier:

Investir dans des collaborateurs spécialisés en gestion de la mobilité (MM). Cela devrait se dérouler à différents niveaux:

- Au niveau national ou régional où l'on conçoit les politiques en matière de mobilité et d'urbanisme ;
- Au niveau local où l'on développe les plans de mobilité urbaine durable ;
- Au niveau des zones industrielles ou des entreprises individuelles (coordinateurs en charge de la mobilité dans les entreprises)

Ces personnes doivent être formées au domaine de la mobilité afin d'entrer dans le débat avec suffisamment d'expertise. Le coordinateur en charge de la mobilité au niveau de l'entreprise ou des zones industrielles n'est pas seulement la personne de contact principale pour l'employeur, mais également pour les travailleurs.

Créer une plateforme de la mobilité au sein du syndicat. Il est nécessaire de parvenir à un consensus interne au sein de l'ensemble du syndicat concernant la nécessité d'un système de mobilité plus durable avant de pouvoir sensibiliser les autres travailleurs ou qu'un débat ne puisse être entamé avec ces derniers. Il convient d'organiser des cours sur l'impact du système de mobilité actuel sur le bien-être social, économique et physique de tous les travailleurs. Enfin, la nomination d'un spécialiste de la mobilité ou la création d'une cellule de la mobilité au sein de l'organisation syndicale peut clairement faciliter la diffusion de l'intérêt et de l'attention sur la mobilité durable.

L'urbanisme d'abord. Eviter d'avoir besoin d'une voiture constitue la mesure la plus efficace de gestion de la mobilité. Les syndicats doivent jouer un rôle majeur en insistant sur l'importance d'une bonne localisation des nouveaux lieux de travail. Une bonne localisation de l'entreprise du point de vue de la mobilité durable favoriserait les travailleurs comme les travailleurs potentiels. Cela montrerait également l'engagement clair de l'entreprise d'assumer sa responsabilité sociale. Les entreprises qui ont un mauvais accès aux services de transports publics peuvent investir dans des bus navettes ou mettre en œuvre des systèmes de mise en relation des co-voitureurs pour améliorer l'accessibilité des travailleurs sans voiture.

L'obligation des entreprises de créer un plan de mobilité durable. Il semble qu'un certain type d'obligation soit une condition préalable à un changement de mentalité et à une prise de conscience des employeurs et des employés qu'il est nécessaire de changer de comportement et d'adopter la mobilité durable, en même temps qu'un soutien et/ou un engagement clair des pouvoirs publics. L'obligation de développer un plan de mobilité donne l'occasion aux syndicats de mettre la question de la mobilité sur la table des négociations. Les syndicats doivent être impliqués dans le développement et la rédaction du plan puisqu'ils assument la responsabilité majeure de convaincre tous les travailleurs de la nécessité de changer leurs modèles de mobilité.

Soutenir les entreprises dans la mise en œuvre. La mobilité durable n'est pas l'activité principale de la plupart des entreprises ou institutions. Pour mettre en œuvre certaines mesures, il est nécessaire de rassembler et d'analyser les données clé. Dans la plupart des pays, on utilise des consultants indépendants pour ce faire. Mettre à disposition les ressources nécessaires pour investir dans des solutions de transport durables constitue souvent un processus difficile (bus navettes, parkings pour vélos). Les autorités locales ou régionales

peuvent faciliter et encourager les investissements en transports durables via le financement public de projets privés.

Campagnes de sensibilisation. Des campagnes de sensibilisation continues, de longue haleine peuvent être bénéfiques pour changer la perception des employés parce que les employeurs et les employés peuvent être facilement convaincus des avantages de la mobilité durable quand on leur présente des faits et de bons exemples. Les données sur des projets de gestion de la mobilité doivent être rassemblées de manière systématique et objective. Il serait extrêmement intéressant pour les syndicats partout en Europe d'avoir accès à des données objectives et à des exemples convaincants de projets de mobilité couronnés de succès. Cela vaudrait la peine d'examiner la possibilité d'étendre l'obligation qui existe en Belgique (où les entreprises de plus de 100 employés doivent fournir certaines données clé en termes de mobilité) à d'autres pays de l'UE.

Echange d'expertise et de bonnes pratiques. L'expertise et la connaissance sont nécessaires pour faciliter les discussions concernant la mobilité durable. Echanger les connaissances et les bonnes pratiques via des campagnes de sensibilisation serait une manière très efficace d'apprendre les uns des autres et de construire une compréhension commune du problème et des solutions possibles. Un observatoire européen sur la mobilité des travailleurs devrait également être mis sur pied pour rassembler et diffuser les informations.

Cadre fiscal et juridique. Un cadre fiscal et juridique qui favorise des modes de transport durables pour les navetteurs constitue un incitant clair pour les travailleurs à choisir le vélo, le transport public ou le covoiturage. Outre l'incitation financière apportée par ce type de législation, cela constitue également un symbole de la politique en matière de mobilité des autorités. En donnant des avantages financiers aux cyclistes, aux utilisateurs de transports publics ou aux covoitureurs, le gouvernement affiche son intention de générer un transfert modal. Ce serait d'autant plus valable si, outre le fait de stimuler le transport durable, on décourageait financièrement l'utilisation de la voiture par une seule personne via un impôt, un péage sur les routes ou des tarifs de parking plus élevés.

On peut synthétiser les revendications clé de la CES à ce sujet comme suit.

Au niveau de l'UE:

- Faire face aux inquiétudes sociales et industrielles ;
- Contrôler et partager les informations sur: la R&D, la normalisation, le TEN-T ;
- Promouvoir le dialogue social sur l'écologisation de l'économie et des initiatives sectorielles en matière de compétences/de formation ;
- Initier un dialogue social sur les stratégies (interprofessionnelles/sectorielles) de mobilité durable et de constitution d'alliances ;
- Faire pression pour faire adopter une directive cadre sur l'anticipation du changement/des restructurations.

Au niveau des Etats membres:

- Incitants fiscaux justes et des dispositions du droit du travail (télétravail, incitants fiscaux et dispositions du droit du travail, modalités concernant la flexibilité du temps de travail) ;
- Soutenir les infrastructures de transports publics innovantes ;
- Programmes nationaux de formation ;
- Négociations nationales et constitution d'alliances ;
- Amélioration des conditions de travail pour les travailleurs des transports ;

Au niveau régional/local:

- Soutenir un aménagement urbain qui tient davantage compte de la mobilité durable ;
- Développer des approches régionales dans les programmes de formation ;
- Construire et s'engager dans des initiatives de dialogue multipartite ;
- Mettre sur pied des observatoires régionaux de l'emploi.

Au niveau des entreprises:

- Revendiquer le droit pour les travailleurs de négocier/consulter les plans de mobilité ;
- Sensibiliser via des modules de E-learning ;

- Engager les travailleurs dans des plans de mobilité ;
- Amélioration de l'information et de la consultation.

Annexe I: Synthèse des présentations du premier atelier

JOUR 1

SESSION 1 – Mobilité durable en Europe: planter le décor

Perspective politique européenne sur la mobilité durable

Monique Van Wortel – Commission européenne, DG Mobilité et Transport

Le transport urbain a été intégré dans le Livre blanc de 2011 de la Commission européenne. Son objectif est la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de la dépendance vis-à-vis des combustibles fossiles de l'UE, ainsi que d'aborder le problème des encombrements, avec pour objectif global d'améliorer la compétitivité de l'économie de l'UE. Le défi consiste donc à présent à envisager comment mieux répondre aux besoins des utilisateurs et des entreprises en termes de transports.

Le Livre blanc de 2011 comprend:

1. Des solutions pour les transports à longue distance:
 - . Passagers: capacité adéquate et amélioration globale de l'expérience de voyage (liens efficaces entre aéroports et chemin de fer, inconvénients minimums des contrôles de sécurité des personnes);
 - . Marchandises: normes maritimes mondiales élevées, connexions plus efficaces des ports avec l'arrière-pays, navires modernes et carburants plus propres pour le transport (aérien, ferroviaire et maritime).
2. Voyage et transport interurbain (systèmes de transport intelligent – améliorations homogènes des voyages multimodaux – camions propres):
 - . Passagers: voyage multimodal homogène (informations multimodales et vente de tickets en ligne, pôles multimodaux), service de qualité et application des droits des passagers, victimes de la route proches de zéro;
 - . Marchandises: logistique sans support papier, corridors de marchandises multimodaux longue distance, pas de barrières au transport maritime, camions plus propres sur les distances plus courtes.
3. Transport urbain et navettes:
 - . Passagers: mobilité qui ne fait pas appel aux combustibles fossiles (voitures propres et efficaces, part plus élevée des transports, propulsion alternative pour les bus et les taxis, meilleures infrastructures pour les piétons et les cyclistes);
 - . Marchandises: meilleure interface entre les longues distances et les fins de parcours, centres de consolidation du fret et points de livraison, STI pour une meilleure logistique, camions peu bruyants et à faible émission pour les livraisons.

Les dix objectifs pour un transport compétitif et durable qui ont été fixés dans le Livre blanc ont non seulement comme objectif la réglementation, mais également le changement des comportements. Deux de ces objectifs ont trait à la mobilité urbaine:

1. Diminuer de moitié l'utilisation de véhicules utilisant des carburants conventionnels dans les transports urbains d'ici 2030 et y mettre progressivement fin d'ici 2050 ;
2. Parvenir à une logistique urbaine essentiellement sans CO₂ d'ici 2030 dans les grands centres urbains.

Ces objectifs visent à parvenir à une transition d'une mobilité basée sur la voiture à une mobilité basée sur la marche, le cyclisme et des transports publics de qualité élevée.

Le Plan d'action européen sur la mobilité urbaine a couvert la période de 2009 à 2012. Dans un rapport qui doit sortir au printemps 2013 seront présentées les conclusions concernant le suivi de ce Plan d'action.

L'initiative CIVITAS (Programme cadre), qui a été créée il y a 10 ans, couvre la conception, le test, l'évaluation et la diffusion de solutions innovantes pour la mobilité urbaine. Le programme CIVITAS Plus II proposera 18 millions € de financement.

Un paquet de mesures concernant la mobilité urbaine qui doit être lancé à l'été 2013 consiste en 3 initiatives spécifiques:

1. Des plans de mobilité urbaine durables pour lier les fonds de l'UE à une stratégie de transports urbains durables ;
2. Un cadre pour la tarification des voies urbaines et pour les zones à accès restreint (STI: ticket unique – important pour les voyages interurbains) ;
3. Logistique urbaine zéro émission dans les grands centres urbains d'ici 2030.

Le Plan de mobilité urbaine durable (SUMP) est un plan stratégique conçu pour satisfaire les besoins en termes de mobilité des personnes et des entreprises dans les villes et leurs alentours pour une meilleure qualité de vie. Il s'appuie sur des pratiques existantes en matière de planification et prend dûment en considération les principes d'intégration, de participation et d'évaluation. Les autorités locales doivent envisager les aspects environnementaux comme les aspects sociaux quand ils mettent sur pied leurs plans de mobilité durable. Il convient également de prendre en considération la participation inclusive. Les SUMP sont un cadre permettant aux autorités locales d'intégrer des politiques de mobilité urbaine et ils doivent dès lors comprendre les transports non motorisés et les transports publics, l'aménagement du territoire, le logement, le développement des infrastructures, les STI, la logistique urbaine, l'intégration (des personnes à mobilité réduite). Il est nécessaire de pouvoir disposer d'un transport public efficace avec un service de qualité élevée (informations, accessibilité, fréquence, fiabilité, intégration intermodale, sécurité, sûreté) afin d'encourager un comportement assurant une mobilité durable. Un site internet spécifique a été créé en 2011 (www.mobilityplans.eu), qui peut être utile aux autorités locales afin d'échanger des bonnes pratiques et de soutenir des activités et des lignes directrices éducatives.

Le point de vue des syndicats sur les transports

Eduardo Chagas, Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)

Le transport de marchandises et de personnes joue un rôle de plus en plus important dans le marché actuel et dans l'organisation de l'économie mondiale. L'introduction du système « zéro stocks » et de la livraison « juste à temps » dépend fortement du bon fonctionnement de la chaîne des transports, dans laquelle toute perturbation enrayerait la totalité du processus. Ceci, ainsi que la délocalisation de la fabrication dans des pays où les coûts sont moins élevés, a introduit une vulnérabilité nouvelle pour les entreprises, qu'elles essaient d'éviter à tout prix. La libéralisation des services postaux a encouragé les grands opérateurs de services postaux à s'étendre vers d'autres domaines du transport. Deutsche Post WorldNet, par exemple, est devenu l'un des plus grands opérateurs de fret et de logistique au monde. Ces développements tirent profit des politiques de libéralisation et de dérégulation de l'UE qui touchent tous les secteurs des transports représentés au sein de l'ETF. Dans le secteur ferroviaire, le quatrième paquet de mesures de libéralisation sera bientôt publié; on s'emploie activement à la dérégulation du trafic routier dans le but de casser l'organisation des syndicats et de permettre aux employeurs d'utiliser du travail non protégé, à bas coût ; dans l'aviation civile, nous assistons à la prolifération de compagnies low-cost, dont certaines nient les droits fondamentaux de leurs travailleurs, comme la liberté d'association et la négociation collective, et l'on peut citer également la poursuite effrénée de la libéralisation de la manutention au sol. Dans le secteur du transport maritime, les marins sont exclus de la majeure partie du droit social européen et des travailleurs de l'UE sont victimes de discriminations sur la base de leur pays d'origine.

Alors que la Commission utilise l'argument selon lequel la libéralisation mettra fin aux monopoles et permettra de fournir de meilleurs services à un prix plus bas aux utilisateurs, dans de nombreux cas, nous assistons au remplacement de monopoles d'état par des oligopoles et à des pertes d'emplois substantielles ; une augmentation des prix pour l'utilisateur final ; et une diminution de la qualité et de la quantité des services fournis; tout ceci, par conséquent, devient une charge supplémentaire pour les budgets nationaux. D'un service public classique, le transport collectif de passagers est devenu une industrie dans laquelle les entreprises privées ont pour objectif de générer des profits, en choisissant uniquement ce qui leur convient dans les lignes et les services qui garantissent le rendement le plus rapide pour leur investissement.

Dans le dernier Livre blanc, adopté en mars 2011, la Commission a identifié un certain nombre de questions critiques à traiter au cours de la décennie à venir, mais quand il y a des mesures concrètes, elles concernent une nouvelle libéralisation des transports, alors que les mesures urgentes qui sont nécessaires pour inverser l'influence des transports sur le climat relèvent de vœux pieux, compte tenu des objectifs à long terme qu'elle se fixe.

Anticiper le changement et gérer le changement constitue dès lors un défi majeur pour les syndicats des transports. C'est dans cet esprit que l'ETF travaille depuis 2006 sur différents projets afin d'élaborer sa propre vision et sa propre stratégie pour aborder l'impact qu'ont les transports sur le changement climatique. Etant donné la nécessité d'adopter une politique des transports socialement et écologiquement durable, nous devons développer des concepts qui poursuivront des objectifs durables pour l'intérêt de l'ensemble de la société, notamment ceux des employés de l'industrie des transports. Nous avons besoin d'approches intégrées, qui permettront de créer un système des transports juste, équilibré et durable.

Entre 2006 et 2008, l'ETF a géré un projet de 18 mois financé par l'UE du nom de TRUST – Trade Union Vision on Sustainable Transport (« Vision du transport durable par les syndicats »), qui avait pour objectif, d'un côté, de promouvoir une meilleure compréhension et une meilleure coopération entre travailleurs des transports de tous les modes de transports, et d'autre part, de développer une vision des transports durable par les syndicats qui, au contraire d'autres positions sur cette question, intégrait la dimension sociale nécessaire au cœur des discussions sur les politiques de transport. Le résultat de ce projet a servi de base à une résolution approfondie sur le transport durable adoptée lors du Congrès 2009 de l'ETF, et dans laquelle l'ETF reconnaît la responsabilité partagée du secteur des transports en matière de changement climatique, et la nécessité ainsi que l'intérêt de l'industrie des transports et des syndicats à soutenir un système de transports durables en Europe et dans le monde entier. Dans sa résolution, l'ETF s'engage à aborder la question de la nécessité d'un système de transports durables en Europe avec les organisations patronales et à mettre le transport durable à l'ordre du jour des comités de dialogue social sectoriel. La résolution du Congrès de l'ETF revendique également la création d'un Observatoire environnemental et social des transports, qui agirait comme une sorte d'organisme de surveillance des objectifs en matière de durabilité et ferait des propositions quand les objectifs ne sont pas atteints.

Dans le cadre du projet TRANSUNION, qui s'est déroulé entre 2010 et 2012, l'ETF a impliqué toutes les sections de l'ETF dans le débat sur les réponses possibles à apporter à ce défi, en réaffirmant encore une fois la volonté des syndicats d'être un élément de la solution plutôt que du problème. La concurrence entre les différents modes de transport ne doit jamais nuire à la coopération et à la solidarité entre les travailleurs des transports et leur syndicat et l'ETF joue un rôle majeur à l'heure d'intégrer différents points de vue et de parvenir à des positions communes. Le projet TRANSUNION laisse entendre qu'une politique cohérente et ambitieuse en matière de changement climatique peut créer des millions d'emplois directs dans l'industrie des transports et des millions d'emplois indirects supplémentaires. Ces emplois seraient principalement créés dans les transports publics et les infrastructures. Selon nous, ces emplois seraient principalement générés dans le secteur public. Dans des situations concrètes, il sera nécessaire de réaliser une évaluation de l'impact social et de prendre des mesures pour une Transition juste au cours de la période de transition, pour traiter également de la question des pertes d'emplois possibles et des besoins de recyclage.

L'ETF est d'avis qu'une politique en matière de changement climatique cohérente et ambitieuse, capable d'atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre et de consommation énergétique d'une part, et de créer des emplois directs et indirects dans l'industrie des transports, d'autre part, requiert une volonté politique forte des décideurs européens, nationaux, régionaux et locaux. Cela requiert des investissements publics massifs dans les modes de transports durables et dans les infrastructures. Les politiques d'austérité actuelles nuisent à ces objectifs politiques et mènent en outre l'Europe vers une nouvelle récession avec davantage de chômage et elles risquent de saper les objectifs fixés par la Commission dans le Livre blanc publié l'an dernier.

Si l'on considère plus spécifiquement les différents secteurs des transports, il est nécessaire que la politique de l'UE en matière de changement climatique soit basée sur les principes de RÉDUCTION, de MUTATION, d'AMÉLIORATION et d'ÉLECTRIFICATION. Réduire les

transports inutiles ou stupides, s'orienter vers des modes de transports plus durables, améliorer les performances environnementales des différents secteurs des transports en termes de technologie, d'organisation et de comportement et électrifier le transport. Pour chaque mode de transport, il convient d'évaluer ces quatre éléments de politique en matière de changement climatique. Cela serait l'objet d'un dialogue social et le projet apporte également certaines idées que nous souhaitons soulever auprès des organisations patronales européennes.

Les syndicats européens des transports s'engagent à coopérer avec les organisations patronales et avec les institutions pour élaborer des solutions qui mènent à des systèmes de transports durables, qui promeuvent la coopération plutôt que la concurrence entre modes de transports et qui préservent des emplois de qualité.

La libéralisation actuelle et les politiques de privatisation doivent également prendre fin dans le secteur des transports. Elles ont été responsables de bien plus de pertes d'emplois que celles causées par la crise. L'obsession de mettre fin aux monopoles publics a souvent fait place à des structures monopolistiques privées. Il convient de développer plus avant des concepts de transports durables au niveau de l'UE et au niveau national dans les Etats membres via des règles adéquates. Les moyens nécessaires doivent être également mis à la disposition de la R&D dans le domaine des concepts de transport durable. Le développement et la mise en œuvre d'un concept de transport écologiquement et socialement durable ne sera couronné de succès que quand le coût réel de tous les modes de transport sera dûment pris en compte.

Comme dans le transport du fret, les systèmes de transport public urbain et longue distance de passagers doivent bénéficier des infrastructures publiques nécessaires correctement développées, ce qui peut être réalisé via des politiques publiques adéquates. Il convient d'accorder la priorité aux systèmes de transports collectifs. Une mobilité illimitée et sans frein constitue une condition préalable de la participation des personnes à la vie sociale et publique. Cela signifie que chacun doit avoir accès à des transports publics de qualité et à un prix abordable. Les services de transports publics doivent dès lors être continuellement développés et adaptés aux besoins des personnes concernées et leur possibilité d'utiliser ces systèmes doit être garantie par l'adoption de tarifs sociaux adaptés. Le financement des transports publics urbains doit être garanti par la mise à disposition de financements suffisants et de tarifs locaux. En général, un concept de transports raisonnable et intégré signifie que les transports publics doivent être harmonisés avec tous les types de transports individuels de passagers pour fournir un concept général qui fonctionne bien et soit équilibré.

Le point de vue des syndicats sur l'industrie

Luc Triangle, syndicat européen industriAll

Treize millions de personnes travaillent actuellement en Europe dans le secteur de la mobilité: 12 millions dans le secteur automobile, 400.000 dans l'industrie des équipements ferroviaires, 300.000 dans l'aéronautique et entre 150.000 et 200.000 dans la construction navale. Le secteur de l'aéronautique est le seul qui fonctionne relativement bien pour l'instant.

Nous sommes souvent confrontés à plusieurs dichotomies dans le processus de réflexion sur la mobilité:

1. Formes individuelles par opposition à collectives de transport/de mobilité ;
2. Besoins des régions urbaines par opposition aux régions rurales ;
3. Service régional par opposition au trafic longue distance.

La position d'industriAll sur le Livre blanc sur les transports publié par la Commission européenne est axée sur les éléments suivants:

1. Les connexions longue distance ;
2. Le manque d'approche générale cohérente ;
3. L'affirmation selon laquelle « freiner le transport n'est pas une solution envisageable ».

La position d'industriAll Europe:

1. Nous pensons qu'il y a des intérêts contradictoires entre sous-secteurs ;
2. Nous partageons l'inquiétude générale concernant le changement climatique et l'impact du trafic;

3. Nous reconnaissons qu'il y a plusieurs problèmes qui nous forcent à changer notre manière d'organiser le transport/la mobilité, mais également que les budgets sont serrés, les ressources limitées, etc.
4. Les emplois (de qualité) sont un problème important dans le débat, mais pas le seul.

industriAll considère qu'une stratégie de l'UE est nécessaire pour promouvoir la production locale, dans un contexte où le secteur est saturé et nécessiterait des investissements. Le transport maritime présente, en la matière, de nombreuses possibilités d'amélioration, comme le fait de retirer les camions des routes pour réduire la pollution. industriAll envisage un avenir pour le transport individuel, mais cela impliquera des changements importants:

1. La propriété par opposition à l'usage ;
2. L'évolution des moteurs/ des trains sans chauffeur ;
3. La nécessité d'une stratégie européenne qui implique la gestion du changement avec les travailleurs.

Le chemin de fer est considéré comme l'une des formes de transports les plus efficaces. Il y a toutefois une concurrence entre les infrastructures longue distance (financées par l'Europe) et les infrastructures régionales (qui manquent de budgets). Les bateaux constituent le meilleur moyen de transport pour certaines marchandises ; ils suppriment du trafic des routes ainsi que des moteurs obsolètes. L'aéronautique est un moteur de développement technologique, mais il est nécessaire d'en améliorer l'efficacité.

En outre, il convient d'en faire beaucoup plus en matière de pollution par le bruit.

En conclusion, des systèmes intelligents de mobilité durable ne fonctionneront que si l'on développe un partage entre moyens de transport. Améliorer la coopération intermodale avec les outils existants tout en en développant de nouveaux constitue un moteur essentiel de changement. Il convient de remarquer que l'anticipation et l'implication des impacts sociaux sont essentiels. Les syndicats doivent participer au débat pour apporter des changements dans les politiques afin de développer un système intelligent et durable de mobilité/de transport en accordant une attention particulière au partage adéquat entre moyens de transports.

SESSION 2 – Le point de vue de l'industrie

Les défis pour les opérateurs de transport public

Jean Dekindt, Union internationale des transports publics (UITP)

L'Union internationale des transports publics (UITP) est le réseau international des autorités et des exploitants de transport public, des décideurs politiques, des instituts scientifiques, des prestataires de services et de l'industrie du transport public. Il s'agit d'une plateforme de coopération mondiale, de développement des entreprises et de partage de savoir-faire entre ses 3.400 membres issus de 92 pays. L'UITP est le défenseur mondial des transports publics et le promoteur d'innovations dans le secteur.

L'UITP a adopté une stratégie volontaire qui a pour objectif de doubler l'utilisation des transports publics d'ici 2025. Actuellement:

1. Le transport public = 15% du transport dans l'UE ;
2. Les moyens privés et motorisés de transport = 55% des transports dans l'UE ;
3. Les moyens de transport non motorisés = 30% des transports dans l'UE.

En Europe, la population urbaine aura augmenté de 15% en 2025 par rapport à aujourd'hui. Si nous continuons à fonctionner de la même façon, l'utilisation des voitures personnelles aura tendance à augmenter, contrairement aux transports publics et aux moyens de transport non motorisés. Le transport urbain dépendra à 95% du pétrole. La part du pétrole consommé par le secteur des transports publics aura augmenté de 15% en 2025 par rapport à aujourd'hui.

Non seulement serions-nous confrontés à une hausse générale de 30% des GES issus des transports urbains, mais les accidents liés aux transports urbains augmenteraient de 30% d'ici 2025. Ils augmenteront de plus de 85% dans les pays en développement d'Afrique, du Moyen-

Orient et d'Asie et en outre, l'augmentation de 60% du trafic urbain débouchera sur une diminution de la qualité de la vie.

Voici le scénario proposé par l'UITP d'ici 2025 dans l'UE:

1. 40% pour les voitures ;
2. 30% pour les véhicules non motorisés ;
3. 30% pour les transports publics.

Si ce scénario était correctement mis en œuvre, les accidents liés aux transports urbains diminueraient de 15%. Cette stratégie créerait entre 7 et 14 millions d'emplois dans le secteur des transports. Cela représenterait entre 1,2 et 2 millions d'emplois verts en Europe dans le secteur des transports.

Les systèmes de transport intelligents favorisant la mobilité durable

Hermann Meyer, ERTICO – STI Europe

ERTICO est le réseau des acteurs des Systèmes et des services de transport intelligents en Europe. Il relie des pouvoirs publics, les acteurs de l'industrie, les exploitants d'infrastructures, les utilisateurs, les associations nationales de STI et d'autres organisations. Les partenaires d'ERTICO et leurs équipes dédiées de professionnels hautement compétents travaillent à un portefeuille d'activités afin d'accélérer le développement et le déploiement des STI à travers l'Europe et ailleurs.

ERTICO a pour objectif de développer une mobilité plus intelligente, plus sûre et plus propre. Cela commence par les utilisateurs de systèmes de transports intelligents (STI). Il ne convient pas uniquement de développer la technologie, mais de la tester minutieusement pour garantir son fonctionnement. La technologie doit avoir:

- une précision spatiale (localisation d'un événement) ;
- Un temps de latence (avec quelle rapidité pouvez-vous communiquer les informations).

Ce qui est nécessaire pour le développement potentiel des STI:

1. Les informations ;
2. La connaissance ;
3. L'alerte ;
4. L'évitement (des incidents) ;
5. Une gestion de la mobilité: rassembler toutes les informations ci-dessus ;
6. L'automatisation.

Les priorités d'ERTICO sont dès lors les suivantes:

Une mobilité plus sûre:

1. Disposer de données à jour liées à la sécurité et au trafic routiers ;
2. Le déploiement d'un « eCall » paneuropéen ;
3. Le déploiement d'ADAS coopératifs et notamment une progression vers une conduite extrêmement automatisée ;
4. Une interaction entre les utilisateurs, les véhicules et les infrastructures.

Une mobilité plus intelligente:

1. L'utilisation optimale des données sur le trafic et les voyages pour des informations sur les voyages multimodaux et le trafic à l'échelle de l'Europe ;
2. Une plateforme à l'échelle de l'Europe pour des services de STI coopératifs.
3. Exiger une gestion éclairée des transports et des réseaux coopératifs ;
4. Le déploiement de systèmes d'informations et de réservation pour assurer un parking sécurisé et sûr aux camions.

Une mobilité plus propre:

1. Encourager les conducteurs à adopter une manière de conduire plus efficace en termes énergétiques ;
2. La gestion des flottes et des opérations de logistique efficaces en termes énergétique et coopératif ;
3. La gestion des réseaux de trafic et des infrastructures efficaces en termes énergétique ;

4. L'intégration de véhicules électriques rechargeables dans les réseaux de transports et d'énergie.

Rien de ce qui précède n'est prévu dans un avenir proche : ERTICO déploie déjà des projets dans des villes pilotes qui apportent des cas d'essai et fonctionnent en réalité bien. Les besoins en termes de compétences peuvent être synthétisés comme suit:

1. Fabrication de véhicules ;
2. Communication mobile ;
3. Infrastructures de transport ;
4. Transports publics/Gestion des flottes/ de la logistique.

Le potentiel de la mobilité durable en Europe débouchera sur:

- Une réduction de 30% du nombre d'accidents en Europe ;
- Une réduction de 30% du nombre de blessés graves en Europe ;
- Une réduction de 15% des embouteillages routiers liés au trafic ;
- Une amélioration de 20% de l'efficacité énergétique ;
- Une augmentation de 50% de la disponibilité des informations en temps réel sur le trafic et les déplacements.

Cela sera possible grâce au développement et au déploiement de nouveaux produits et services, qui déboucheront sur des créations d'emplois, la croissance économique et le bien-être social. Le fait que l'Europe semble être à la pointe dans ce domaine constitue une opportunité de devenir leader mondial du secteur dans le monde entier.

Améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement au sein de l'Europe – Le port d'Anvers

Jan Van Dessel, port d'Anvers

Le port d'Anvers est un maillon indispensable du commerce mondial depuis le Moyen-Age. Aujourd'hui, 150.000 personnes contribuent à ce succès et il existe une coopération étroite entre les entreprises privées, les autorités et l'autorité portuaire. Anvers est située au cœur de l'Europe et contient les principaux centres européens de production et de consommation. 60% du pouvoir d'achat européen se trouve dans un rayon de 500 km d'Anvers. Les 1.650 employés de l'autorité portuaire d'Anvers assurent l'efficacité et la sûreté des opérations quotidiennes du port.

Afin de gérer les quantités toujours plus grandes de marchandises vers l'arrière-pays, le port se concentre principalement sur les conteneurs et sur le vrac liquide.

Deux stratégies ont été mises en place:

1. Une politique de répartition modale active ;
2. Une collaboration avec les hubs de l'arrière-pays.

Le port d'Anvers a pour objectif de développer une répartition modale étoffée:

- Bateaux: de 34% aujourd'hui à 42% en 2020 ;
- Chemin de fer: de 10% aujourd'hui à 15% en 2020 ;
- Camions: de 56% aujourd'hui à 43% en 2020.

Afin de développer cette répartition modale, le port d'Anvers doit:

1. Développer ses infrastructures
 - . Tunnel ferroviaire Liefkenshoek ;
 - . Canal Albert adapté au transport de conteneurs sur 4 hauteurs.
2. Optimiser les conditions du marché pour offrir des services ferroviaires et fluviaux compétitifs
 - . Service ouvert de nettoyage, de réparation et d'entretien de citernes pour les équipements ferroviaires ;
 - . Formation des conducteurs de locomotives (profession engorgée) ;
 - . Système de trafic fluvial (BTS).
3. Faciliter les nouvelles conditions ferroviaires
 - . Plateforme neutre pour les utilisateurs de transport ferroviaire du port d'Anvers ;

- . Connecter Anvers via le chemin de fer à la Chine et au Royaume-Uni ;
- . Service fluvial intra port haut de gamme par péniche.

La collaboration avec les hubs de l'arrière-pays requiert:

- L'optimisation du réseau de péniches et ferroviaire
- De soutenir les plateformes logistiques dans l'arrière-pays naturel d'Anvers (p.ex. Liège, Genk, Venlo, Duisburg, etc.)

La chaîne d'approvisionnement du port d'Anvers et sa stratégie en ce qui concerne l'arrière-pays comprend trois couches géographiques:

1. Intraport
 - . Accent important mis sur l'augmentation de l'efficacité et le fait d'éviter la congestion ;
 - . Approche trimodale.
2. Réseau central de l'arrière-pays
 - . Réseau intermodal à haute densité et haute fréquence vers les /au départ des destinations les plus importantes du centre de l' « arrière-pays »;
 - . Péniches comme 1^e choix.
3. Corridors vers l'arrière-pays
 - . Développer des corridors (ferroviaires) spécifiques vers un certain nombre de destinations stratégiques ;
 - . Chemin de fer comme 1^e choix.

SESSION 3 – Bonnes pratiques en matière de gestion holistique de la mobilité

Point de vue sur le transport routier

Ralf Diemer, Association de l'industrie automobile allemande

L'Association de l'industrie automobile allemande (VDA) est composée de plus ou moins 600 entreprises membres, qui se sont rassemblées pour faire de la recherche et produire des automobiles propres et sûres pour l'avenir. La VDA représente les fabricants d'automobiles et des fournisseurs pour garantir l'utilisation compétitive continue de leur expérience et de leurs compétences.

Ces derniers temps, la situation économique est favorable à l'industrie automobile. La Chine, les Etats-Unis et les pays latins connaissent des taux de croissance importants, ce qui constitue une niche importante pour l'industrie automobile dans le monde entier. Il y a en moyenne 20 véhicules pour 1000 habitants en Chine ; il y en a 400 pour 1000 habitants dans l'UE.

Les voitures particulières sont un marché potentiellement porteur de croissance. Un tel développement ne peut se réaliser en utilisant les mêmes méthodes en raison des défis auxquels nous sommes confrontés en termes de CO₂ et de ses effets sur le climat. La consommation de l'industrie automobile a diminué de 3,5%.

L'objectif de la VDA est de réduire les émissions de CO₂ à 120mg/km. A la fin des années 1950, un camion normal consommait 50 litres de carburant par rapport à 32 litres seulement aujourd'hui, mais il est nécessaire d'en améliorer encore les choses sur ce plan.

Afin de parvenir à la décarbonisation de l'Europe d'ici 2050, l'objectif de 95g/km doit être atteint d'ici 2020. L'électrification des voitures ou l'utilisation de l'hydrogène pourraient être des solutions innovantes, mais les consommateurs doivent encore pouvoir se permettre de posséder une voiture et/ou de conduire. On peut alors se demander si les réglementations de l'UE ne sont pas trop ambitieuses. Des réglementations trop ambitieuses débouchent sur des prix de voitures trop élevés et sur le fait que les consommateurs vont retarder leur achat ou acheter moins cher parce que les prix de vente sont déterminés par le marché. Cela n'aide ni l'emploi ni l'environnement.

L'industrie automobile a besoin des revenus des consommateurs afin d'investir dans les nouvelles technologies, en particulier parce que les compétences techniques ont un prix. Quel type d'incitants peut-on mettre en place afin de promouvoir des alternatives technologiques qui sont plus chères?

En termes d'emplois, les marques haut de gamme vendent leurs véhicules à un prix plus élevé, ce qui permet davantage de technologie et apporte plus d'emplois en Europe. En outre, en produisant dans le monde entier, l'Allemagne a pu maintenir son taux d'emploi grâce aux exportations.

La vision de la VDA pour l'avenir comprend:

1. D'encourager les investissements en recherche et développement ;
2. Des incitants technologiquement neutres pour les clients ;
3. De maintenir la mobilité individuelle à un prix abordable ;
4. Des marchés publics pour les voitures avec des systèmes de propulsion alternatifs ;
5. Pas de politiques anti-haut de gamme ;
6. Des concepts de meilleure réglementation et une approche intégrée ;
7. La qualification des personnes (les ingénieurs, par exemple).

Concepts de collaboration pour la comodalité (du CO₂ au CO³)

Frans Cruijssen/Dirk 't Hooft, Argusi B.V.

L'objet du projet CO³, financé par l'UE aux termes du programme FP7 est d'encourager une avancée structurelle en matière de compétitivité et de durabilité de la logistique européenne en stimulant la collaboration horizontale (également connue sous le nom de « covoiturage pour les marchandises ») entre les chargeurs européens. Pour parvenir à cet objectif, des groupages horizontaux des flux et des scénarios de comodalité, conçus pour être répétés et évolutifs, seront créés dans un certain nombre de cas d'essai.

Parmi les différentes stratégies à entreprendre, ce projet a pour objectif de traiter de la question de la collaboration horizontale. Les capacités du système de transport européen sont sous-utilisées. La collaboration horizontale ou le groupage intelligent des flux de marchandises par différentes entreprises constitue une solution puissante et innovante pour faire face à ce problème.

Les entreprises qui collaborent et regroupent leurs flux logistiques peuvent obtenir des avantages économiques spectaculaires au niveau économique, social et environnemental. Jusqu'à présent, les chargeurs qui voulaient collaborer de cette façon étaient trop souvent entravés par des obstacles pratiques. L'un des objectifs de ce projet est d'éliminer ces obstacles.

Au cours de sa durée de vie, le projet CO³ permettra de mettre en œuvre des projets de tests grandeur nature à travers l'Europe. Les résultats et les leçons tirées de ces tests seront dans le domaine public. En tant que tel, le projet s'étendra et apportera des informations précieuses aux praticiens de la logistique (entreprises, chargeurs, prestataires de services logistiques). Le projet CO³ comprendra également des conférences et des ateliers spécifiques ainsi qu'une plateforme où ils pourront trouver des partenaires potentiels en vue d'une collaboration.

La vision de l'UE et de CO³:

1. Réduire la dépendance de l'Europe vis-à-vis du pétrole importé ;
2. Diminuer de 60% d'ici 2050 les émissions de carbone liées au transport ;
3. Transfert modal: 30% retirés de la circulation de d'ici 2030 – 50 % d'ici 2050 ;
4. Multimodal: réseau de corridors européens (faible teneur en carbone/vert)

On peut considérer le développement de la chaîne d'approvisionnement comme un processus collaboratif qui augmenterait la durabilité. Le projet CO³ est axé sur : l'amélioration de l'efficacité, de l'efficacité et de la durabilité simultanément avec une collaboration horizontale et un groupage des flux interentreprises.

Le mandataire et la coopération horizontale sont deux éléments clé du projet CO³. Les mandataires jouent un rôle essentiel de gestion de la collaboration et leurs fonctions sont divisées comme suit:

- En ligne: organisation harmonieuse des processus de collaboration
 - . Combinaisons de charges ;
 - . Etablissement des priorités ;
 - . Synchronisation ;
 - . Personne de contact ;
 - . Interfaces TI.
- Hors ligne : soutien externe neutre aux collaborateurs
 - . Créer une masse critique ;
 - . Stabilité et équité ;
 - . Respect de la législation ;
 - . Entrée et sortie ;
 - . Résolution de conflits ;
 - . Confidentialité des données.

La coopération horizontale est également un élément important pour parvenir aux objectifs du projet CO³. Dans le cadre de ce projet CO³, on considère que ces deux éléments sont essentiels en termes de cadre législatif:

A) Interdiction des ententes (Art. 101 UE), mais pas d'interdiction de

- La coopération entre non concurrents;
- La coopération entre entreprises concurrentes qui ne peuvent, de façon indépendante, réaliser le projet ou l'activité couverts par la coopération.

B) La directive de l'UE (2011/C 11/01) sur l'art. 101 UE « Accords de coopération horizontale » n'interdit pas la coopération horizontale, si l'on utilise un mandataire (p.ex. une « organisation d'achat groupé »)

En conclusion:

- La collaboration horizontale rend le transport efficace et durable ;
- Il est nécessaire d'avoir un processus de développement structuré de la collaboration ;
- Il est nécessaire d'avoir une fonction de mandataire;
- Il est important de partager équitablement les gains pour éviter l'anti-trust ;
- Il est important que la base légale soit bonne.

JOUR 2

SESSION 1 – Freins au changement et Transition juste

Point de vue sur la Transition juste

Benjamin Denis, Confédération européenne des syndicats

L'organisation mondiale de la production implique de nouveaux besoins en termes de mobilité (p.ex.: les crevettes belges pelées en Afrique du Nord et ensuite renvoyées en Europe pour être emballées). La quantité de sites de production a beaucoup changé et implique de nouveaux besoins en termes de mobilité mondiale.

Le besoin de mobilité au niveau local est lié à la manière dont on repense l'espace : l'urbanisation et l'extension urbaine et la voiture individuelle en tant que mode de transport est la cause d'un tel besoin. L'urbanisation dessine des cercles concentriques qui génèrent des besoins en termes de mobilité qui ne peuvent pas toujours être satisfaits aussi efficacement par le système de transports publics que par une voiture (individuelle).

Nous sommes une société de mouvement qui montre ses limites pour plusieurs raisons:

1. Des raisons environnementales. Les transports sont responsables de 35 à 40% des émissions de gaz à effet de serre dans les pays industrialisés. Ils sont également la

- cause de rejets de particules, de l'épuisement des ressources naturelles, de l'imperméabilisation des sols (et de l'écoulement des eaux);
2. Des raisons sanitaires. L'OMS a déclaré que les particules sont cancérigènes. Le bruit, les morts sur les routes, le diabète, les accidents cardiovasculaires dus à un manque d'activité physique constituent d'autres conséquences de l'utilisation intensive de la voiture.
 3. Des raisons économiques. La mobilité a un coût en termes de dépenses en infrastructures, sociales et de santé. Plus nous attendons pour prendre des décisions et pour les mettre en œuvre, plus cela coûtera cher à la société.

Pour sortir de ce modèle, nous devons aller vers une Transition juste qui comprend le fait d'accepter et de reconnaître la nécessité d'un changement de paradigme, d'être d'accord avec le fait que chacun doit lutter contre le changement climatique pour 2100. Nous devons organiser ce changement de façon équitable en termes d'emplois (maintenir la qualité et la quantité).

Il y a 5 domaines prioritaires afin de parvenir à une Transition juste, selon la CES:

1. La réglementation: fixer un cadre légal avec un calendrier conduira les acteurs économiques à prendre leurs responsabilités;
2. L'innovation: soutenir la R&D dans les secteurs technologiques afin d'atteindre nos objectifs de façon indépendante, en particulier en termes d'émissions de GES, ce qui créera également des emplois;
3. La formation: écologisation des compétences afin de provoquer le changement: former les travailleurs de toutes les catégories pour les recycler – proposer des formations adéquates dès l'école et dans les universités,
4. La participation: dialogue social: les travailleurs peuvent apporter des solutions innovantes aux entreprises;
5. La protection sociale: afin de garantir des emplois de qualité (contrats d'emplois et conditions de travail décentes).

Parmi les obstacles à une Transition juste, on peut citer:

1. L'austérité: il n'y a pas assez d'investissements (publics) dans les infrastructures ou dans la formation.
2. La flexisécurité: l'hostilité vis-à-vis de toute forme de réglementation, les contrats à court terme constituent des obstacles à la mise sur pied d'un programme de mobilité durable pour les travailleurs.

Le rôle du PNUE – Rapport sur l'économie verte dans le secteur des transports

Chris Vanden Bilcke, Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)

Le parc automobile mondial devrait tripler d'ici 2050; plus de 90% de cette croissance aura lieu dans les pays en développement et en transition. Il en découle deux problèmes majeurs : un niveau élevé de pollution atmosphérique urbaine (la rapidité de l'urbanisation augmentant le nombre de personnes touchées) et les émissions de gaz à effet de serre. Le secteur des transports croît encore plus rapidement que tous les autres – d'à peu près 25% de toutes les émissions de CO₂ liées à l'énergie à près d'un tiers d'ici 2050.

Il n'est pas étonnant que les émissions de CO₂ issues du secteur des transports suivent la même tendance que la croissance du nombre de véhicules. Le GIEC et le G8 ont appelé à tout le moins à une stabilisation des émissions du parc mondial – le scénario de la ligne centrale. Nous devons mettre en œuvre trois types d'actions pour parvenir à une stabilisation des émissions de gaz à effet de serre, et si possible, même une diminution. De la part du secteur des transports au niveau mondial, des actions sont nécessaires dans les trois domaines. La solution serait :

- Éviter les transports chaque fois que nous le pouvons, par exemple via un meilleur aménagement urbain (domicile et travail à proximité)
- Un changement pour des modes de transport plus propres (c. à d. les transports publics et non motorisés)
- Une amélioration des modes de transport (des voitures et des bus plus propres)

Le PNUE a un programme actif en matière de transports qui se trouve à leur siège social de Nairobi. Le PNUE a des sous-programmes qui contribuent à ces trois domaines ÉVITER –

CHANGER - AMÉLIORER. La plupart de notre action se situe dans le domaine de l'AMÉLIORATION. Nous soutenons des pays dans l'introduction de technologies et le développement de politiques pour garantir des carburants et des véhicules plus propres.

Le PNUE met en œuvre quatre campagnes dans le domaine de la mobilité durable:

1. La campagne du Partenariat pour des carburants et des véhicules propres (PCFV): réduire la pollution atmosphérique par les particules fines via des carburants et des véhicules plus propres ;
2. L'initiative mondiale pour les économies de carburant (GFEI): examiner les véhicules et les exigences liées au changement climatique pour doubler le rendement du carburant du parc mondial ;
3. Le Programme *Share the Road* (Partager la route) du PNUE: investissement dans des infrastructures routières pour le transport non motorisé en Afrique ;
4. La promotion de *Bus Rapid Transit Systems Africa* (Systèmes de bus express en Afrique).

Tout d'abord, le Partenariat pour des carburants et des véhicules propres. Il s'agit du programme mondial phare pour la promotion des carburants et des véhicules propres. Il compte 120 partenaires, des gouvernements, des organisations internationales, le secteur privé (à la fois l'industrie des carburants et l'industrie automobile) et la société civile. Le PNUE accueille le secrétariat qui met en œuvre le plan de travail du Partenariat. Il fonctionne depuis plus de 10 ans et a remporté quelques succès notables – notamment l'élimination de l'utilisation de l'essence avec plomb dans le monde entier.

L'autre campagne mondiale vise à introduire dans le monde entier des carburants à faible teneur en soufre. C'est important parce que cela réduira les émissions de particules polluantes, et permettra l'introduction de véhicules plus propres et plus efficaces – pour les véhicules d'occasion comme pour les neufs. Sans carburants propres, à faible teneur en soufre, il ne sera pas possible de faire fonctionner des voitures modernes et efficaces.

Le PNUE est impliqué dans une deuxième initiative. Il s'agit de l'initiative mondiale pour les économies de carburant (GFEI). Six organisations mondiales majeures (le PNUE, l'AIE, l'ITF, l'ICCT, l'UC Davis et la Fondation FIA) œuvrent de concert à un programme mondial pour soutenir les pays dans la mise en place des politiques de promotion de véhicules plus efficaces. Il y a de nombreux avantages à cela – réduction des émissions préjudiciables au climat, mais également réduction de la pollution atmosphérique, économies sur les coûts (via moins d'utilisation de carburant) pour les consommateurs et sécurité énergétique.

La plupart des pays développés ont mis en place de telles politiques, par exemple en apposant des labels d'efficacité sur les voitures de façon à ce que les consommateurs aient conscience de la consommation de carburant, ou en promouvant des voitures plus efficaces en réduisant les taxes sur ces véhicules et en même temps, en augmentant les taxes sur les voitures moins efficaces (comme c'est le cas en Europe), ou via une restriction des importations de véhicules d'occasion. Toutefois, peu de pays en développement ont de telles politiques en place. Et comme leur parc augmente rapidement, le moment est venu de mettre ces politiques en place. La Commission européenne est l'un des plus grands supporters du programme GFEI.

Le PNUE, aux côtés d'autres partenaires, promeut également un programme en Afrique pour encourager les voies piétonnes et les pistes cyclables. Le PNUE travaille avec plusieurs gouvernements à la mise en place de politiques pour que, quand de nouvelles routes urbaines se construisent ou qu'on rénove une route existante, une petite partie du budget, en général seulement quelques pour cents, soit systématiquement mise de côté pour les infrastructures de transports non motorisés – c. à d. des voies piétonnes et des pistes cyclables. En Afrique, la plupart des gens utilisent encore le transport non motorisé et nous devons nous assurer que cela reste tel quel. Toutefois, il n'y a pas d'équipements spécifiques et par conséquent, le nombre d'accidents et de morts sur les routes est très élevé.

La mobilité est essentielle au développement, mais les investissements actuels en infrastructures ne sont pas tenables et ignorent très largement les pauvres, qui dépendent des modes de transport non motorisés. Plus de 90% des 1,3 millions de personnes qui meurent dans des accidents de la route chaque année sont dans des pays à revenu faible et intermédiaire – en grande partie en raison du manque d'infrastructures destinées aux transports non motorisés

pour les piétons et les cyclistes. Investir dans des aménagements est avantageux pour tout le monde ; cela permet de fournir des équipements à ceux qui marchent et font du vélo (souvent les pauvres et les enfants), d'améliorer la sécurité routière et c'est bon pour l'environnement.

Quelques observations finales.

- La solution réside principalement dans le fait de rendre les technologies de combustion existantes plus propres; les véhicules électriques mettront des décennies.
- Même dans ce cas, nous obtiendrons des résultats si l'on met en œuvre une combinaison de: Eviter + changer + améliorer.
- La durée de vie moyenne d'un véhicule est de 20 ans, par conséquent l'introduction aujourd'hui de politiques sur les nouveaux véhicules mettra 20 à produire des résultats.
- La majeure partie de la croissance du nombre de voitures en Afrique ne s'est pas encore produite.

L'impact sur les emplois des politiques de réduction des GES dans le secteur des transports

Sander de Bruyn, CE Delft

La Direction générale de l'action pour le climat (DG CLIMA) a commandé en 2011 à CE Delft, à l'ICF et à Ecologic une étude sur les impacts potentiels d'une pénétration à large échelle sur le marché des VE (véhicules électriques) dans l'UE, en mettant l'accent sur les voitures individuelles et sur les véhicules utilitaires légers. Cette étude comprend une évaluation de la partie transport (p.ex. la composition du parc de véhicules) et de la production d'électricité, et présente des estimations des émissions de GES du puits au volant, des émissions de polluants, d'autres impacts environnementaux, des coûts, etc. L'objectif était:

- D'identifier le potentiel d'adoption par le marché des voitures électriques dans l'UE d'ici 2030 ;
- De modéliser la motorisation privée, l'utilisation de la voiture, la production d'électricité, l'impact environnemental.

Parmi les impacts économiques indirects des VE, on peut citer:

- Les dépenses de consommation: si la stimulation des VE est faite de telle sorte que le CTP est diminué via le VE, les dépenses de consommation supplémentaires peuvent avoir des avantages positifs permanents sur l'emploi;
- La réduction de la consommation de pétrole aura un impact temporaire positif sur l'emploi (jusqu'à ce que la balance commerciale soit rétablie);
- On peut améliorer l'innovation et la compétitivité de la construction automobile dans l'UE (également en raison de la pénurie potentielle à long terme du personnel d'ingénierie).

A court terme, du moins au cours des cinq années à venir, la technologie des VE ne parviendra pas à maturité et le soutien du gouvernement est nécessaire pour accélérer l'innovation. Dans cette phase, il est toutefois important d'éviter une concurrence déloyale avec d'autres types de véhicules économes en énergie et avec les biocarburants durables. Pour préparer le long terme, il convient de développer un cadre fiscal et réglementaire général cohérent qui couvre les VE et toutes les autres technologies concurrentes et les traite de façon uniforme. Dans ce contexte, les recommandations politiques suivantes ont été formulées.

- Extension de la réglementation actuelle sur le CO₂ pour les voitures et les camionnettes à un système couvrant les émissions de GES du puits au volant pour les véhicules équipés d'un moteur à combustion interne (ICEV) et les VE. Le défi majeur est ici de développer un ensemble de chiffres concernant l'intensité de GES pour tous les vecteurs d'énergie.
- Développement d'une méthode de comptabilisation de la consommation électrique des VE, compte tenu de la directive sur la qualité des carburants (FQD) et de la directive sur les énergies renouvelables (RED), et peut-être aussi pour leur consommation d'électricité renouvelable. De plus, pour empêcher la concurrence déloyale, le multiplicateur RED de

2,5 pour l'électricité renouvelable utilisée pour les VE doit être réexaminé une fois que les données sur la consommation électrique réelle seront disponibles.

- A court terme, l'impact sur le SCEQE sera probablement négligeable. Mais des changements doivent être envisagés pour après 2030, une fois que l'on pourra faire des prévisions plus précises en ce qui concerne l'adoption des VE par le marché et la consommation d'énergie.
- Il convient d'étudier plus avant des options pour compenser la perte potentielle de revenus fiscaux, par exemple augmenter le niveau de taxation de l'électricité et des carburants pour les transports et/ou appliquer une tarification routière. A cet égard, il est recommandé d'évaluer des options de mesure et de taxation séparées de l'électricité pour les VE. Il convient également d'envisager l'harmonisation des différenciations de taxes de circulation et à l'achat.
- Pour garantir que les réseaux de distribution locaux deviennent compatibles VE, la Commission européenne peut initier un échange de bonnes pratiques et soutenir des projets pilotes et de démonstration. On pourrait développer des réglementations obligeant les centrales électriques à mettre en œuvre le chargement intelligent à une certaine étape, p.ex. quand la part des VE dans le parc automobile dans leur zone de distribution atteint 5%.
- Il faut développer dès que possible des normes et des protocoles communs pour les connecteurs et la recharge.

La conclusion de l'étude est que:

- Les VE vont probablement devenir une alternative réaliste dans un avenir proche pour les MCI.
- Les avantages en termes d'emplois peuvent expliquer en partie pourquoi on stimule l'adoption des VE, mais on ne peut distinguer ces avantages du courant actuel de la littérature.
- Si l'on prend le coût total de propriété (TCO) comme mesure pour orienter les politiques, et si les politiques sont orientées vers la diminution du TCO via les VE, on observera des avantages en termes d'emplois.
- L'impact des VE sur un grand éventail de domaines politiques (et vice versa) et nombre d'entre eux (p.ex. la normalisation de la recharge, les infrastructures de recharge, la mise en œuvre dans le RED, l'harmonisation des politiques fiscales) nécessitent d'agir à court ou moyen terme.

SESSION 2 – Financer la transition

Investissements et taxation liés à la mobilité durable

Nina Renshaw, Transport & Environment (T&E): Membre du comité de pilotage de Green Budget Europe

T&E (Transport & Environment) est la voix principale des ONG concernant les politiques de transport plus intelligentes et plus écologiques au niveau européen à Bruxelles. Leur travail de plaidoyer a contribué à un certain nombre de changements politiques d'importance, notamment les premiers objectifs contraignants en matière de CO₂ de l'Europe pour les nouvelles voitures, l'inclusion de l'aviation dans le SCEQE et des règles plus intelligentes de l'UE sur la tarification routière pour les camions. T&E a également lancé des appels à l'action à l'UE pour qu'elle traite la question des effets négatifs des objectifs actuels en matière de biocarburants et pour qu'elle s'éloigne du pétrole à haute teneur en carbone.

T&E a récemment publié un rapport sur le degré de propreté des voitures européennes: les conclusions sont encourageantes. 2007 a marqué un tournant pour les constructeurs automobiles, qui se sont concentrés sur les émissions. A cet égard, l'UE fait mieux que les Etats-Unis. En outre, le coût des voitures neuves a baissé, malgré l'introduction de technologies propres.

Les normes diminuent les exportations de l'UE. Toutefois, les constructeurs automobiles sont dans une meilleure situation que ce qu'ils imaginaient en 2007. D'autres pays ont également des normes en matière d'économies de carburant, mais les constructeurs européens sont ceux qui

répondent le mieux à ce défi (de diminution des émissions). La solution est de regarder au-delà de 2020, en cherchant par exemple à atteindre 60g/km d'ici 2025.

La taxation des carburants est injuste. Un quart des personnes dans l'UE n'a pas de voiture. De plus, fixer des taxes peu élevées sur les carburants n'aide pas uniquement les personnes les plus pauvres. Donc, les taxes sur le carburant devraient être basées sur les revenus.

Le Luxembourg fait exploser le compteur en termes d'émissions de CO₂ par habitant. D'autre part, le pays jouit de revenus très élevés des taxes sur le pétrole puisque tous les pays voisins achètent leur carburant là pour éviter les taxes sur le carburant dans leur pays.

En 2013, certains pays lancent (ou prévoient de lancer) une redevance pour les camions basée sur les km. Les bénéfices pourraient être investis dans l'intérêt du bien commun. T&E est d'avis que les réinvestissements devraient être décidés au niveau local (pistes cyclables, autres infrastructures, etc.).

La liste des mesures à prendre de l'UE doit comprendre :

- Des normes strictes en matière de CO₂ pour les voitures: 80g/km en 2020, 60g/km en 2025 ;
- Règles de l'UE en matière de taxes sur le carburant: taux minimums plus élevés, qui reflètent l'énergie et le CO₂ ;
- Internalisation obligatoire de tous les coûts externes de tous les modes d'ici 2020 ;
- Aller au-delà des coûts externes ;
- Les objectifs à long terme constituent le meilleur moyen d'obtenir des voitures avec des émissions ultra faibles.

Mécanismes alternatifs de financement pour soutenir la mobilité durable

Wout Korving, Rebelgroup

Rebel est une plateforme d'entrepreneurs socialement responsables qui travaillent à l'interface d'initiatives publiques et privées. Rebel est spécialisé dans les sociétés publiques/privées qui encouragent l'innovation. Depuis 10 ans, ils créent de nouveaux modes de coopération entre le secteur privé et le secteur public.

Le secteur bancaire a changé de façon spectaculaire au cours de ces dernières années (pertes d'emplois, effondrement global, etc). Nous devons donc envisager d'autres mécanismes de financement innovants pour rendre l'économie verte possible.

De nos jours, il est presque impossible d'investir dans des projets en Europe: les banques s'effondrent et les gouvernements doivent emprunter. Toutefois, il y a de l'argent disponible dans le monde entier. Le rôle des gouvernements pourrait devoir changer dans un avenir proche: ils ne seront plus les prêteurs, mais agiront comme organisateurs en prenant des initiatives et en gérant un changement actif.

Le financement de projets est un problème pluriacteurs : les individus, les entreprises, les gouvernements et les financiers. L'un des mécanismes alternatifs proposés est de promettre des paiements futurs en réduisant les redevances des passagers des lignes aériennes. L'idée est de promettre des revenus futurs aux financiers, en les motivant à financer des projets qui porteront leurs fruits dans un avenir proche. L'incitant consiste à engager à la fois le secteur public et le secteur privé sur 5 à 10 ans et, si cela ne marche pas, ils devront verser une indemnisation.

L'atout maître de Rebel est la gestion efficace d'affaires de marché publics, comme les projets de tramway régional à Groningen et à Nijmegen. Ces projets ont été réalisés par le biais d'un partage de risques optimal entre des parties publiques et privées. Rebel a également pris en considération le marché dans son ensemble et a stimulé les forces du marché là où c'était nécessaire, en étayant toujours solidement le dossier par des faits. Dans le cas de Randstadnet 2028, par exemple, ils ont évalué les conséquences financières, les options de coûts et les accords de financement de leur vision et de leurs ambitions pour le réseau de transports publics qui a débouché sur des profits économiques et environnementaux.

Le financement de Réseaux européens de transports (TENs) dans les régions méditerranéennes

Carmen Sandoval, Région de Murcie, Espagne

La Conférence des régions périphériques et maritimes des régions d'Europe (CRPM) a travaillé sur le Livre blanc de la Commission européenne sur les transports pour apporter des propositions concernant les régions méditerranéennes. Le projet contient des propositions générales portant sur:

- Le financement ;
- La gouvernance ;
- La durabilité environnementale ;
- L'amélioration des réseaux de corridors et ferroviaires.

Améliorer l'accessibilité des régions maritimes périphériques constitue un facteur essentiel du maintien de leur compétitivité économique et une aide à la population en termes de mobilité. Les régions observent avec attention les négociations actuelles entre le Conseil et le Parlement sur la révision du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) sur le règlement du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (CEF). Le CEF est un instrument essentiel de promotion de la croissance, des emplois et de la compétitivité via des investissements ciblés en infrastructures au niveau européen. Le CEF permettra de soutenir le développement de réseaux transeuropéens interconnectés hautement performants, durables et efficaces dans les domaines des transports, de l'énergie et des services numériques. CEF 2014-2020 en chiffres: 50 milliards divisés comme suit:

- 9,1 milliards € (infrastructures énergétiques) ;
- 9,2 milliards € (infrastructures haut débit) ;
- 31,7 milliards € (infrastructures de transports) ;
- 21,7 milliards € Etats membres ;
- 10 milliards € (alloués par le Fonds structurel pour des investissements exclusivement dans les Etats membres éligibles au soutien du Fonds de cohésion).

Pour la période 2014-2020, 31,7 milliards € seront investis via le CEF pour soutenir le développement du RTE-T. Ce financement comprend 10 milliards € exclusivement affectés dans le Fonds de cohésion à des projets de transports dans les pays éligibles au Fonds de cohésion. Les 21,7 milliards € restants seront à la disposition de tous les Etats membres, notamment ceux qui sont éligibles au soutien du Fonds de cohésion, pour des investissements dans les infrastructures du RTE-T. Les investissements du CEF seront axés sur des projets à forte valeur ajoutée pour l'UE, comme la construction de chaînons transfrontaliers manquants et la suppression des blocages le long des principaux corridors de transport transeuropéens. On accordera la priorité aux modes de transport moins polluants, au déploiement d'applications télématiques et à l'utilisation de technologies innovantes. L'objectif est de contribuer à rendre le système de transport européen plus durable, plus efficace et de donner aux consommateurs davantage de choix quant à leur mode de déplacement.

Il est nécessaire de renforcer l'équilibre territorial de ces deux instruments et leur soutien au transport maritime en relation avec les contextes spécifiques de chacun des bassins maritimes.

La région de Murcie achève la construction d'un corridor entre le Nord de l'Espagne, le Sud de la France et le Nord de l'Italie (réseau inter méditerranéen). Ils ont développé le "easy Europe programme" (*programme Europe facile*), qui consiste à informer tous les secteurs des possibilités de financement existantes dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (CEF).

La région de Murcie plaide en faveur:

- d'un budget adéquat pour le CEF;
- d'une gouvernance satisfaisante de cet instrument pour les régions;
- de critères d'intervention pour financer le RTE-T pour satisfaire les objectifs suivants:
 - . priorité à la cohésion territoriale ;
 - . amélioration de l'accessibilité ;
 - . un transport maritime durable

- d'un minimum non négociable pour le budget du Fonds de cohésion proposé par la Commission européenne, et de 50% du Fonds effectivement consacrés au RTE-T;
- de la nécessité de se focaliser sur le secteur maritime;
- d'un encouragement des investissements dans les ports pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et des financements européens pour les services de transports maritimes et les autoroutes de la mer, en utilisant un instrument plus complet que le programme Marco Polo actuel (via un « onzième corridor prioritaire » consacré au transport maritime).

SESSION 3 – Le rôle des syndicats dans la promotion de la mobilité durable

L'ordre du jour mondial des transports

Peter Glynn, European Partners for the Environment

Les acteurs qui façonnent l'ordre du jour de la durabilité planétaire:

1. L'Union européenne

- « L'avenir que nous voulons » (Rio + 20)
Paragraphe 132: Transports durables
 - Les transports comme moyen d'améliorer la justice sociale, la santé, la capacité d'adaptation des villes, les liens entre ville et campagne et la productivité dans les zones rurales ;
 - Systèmes de transports durables et systèmes de transport multimodaux à haute efficacité énergétique ;
 Paragraphe 147-157: le plein emploi productif, le travail décent et des systèmes de protection sociale ;
- Convention des Nations Unies sur le changement climatique (Protocole de Kyoto)
 - PK 1: Annexe 1 les pays ont accepté des engagements en ce qui concerne des objectifs de réduction des émissions à réaliser d'ici 2012 UE 92%
 - PK 2: 2013-2020 UE 80%
 - Stratégies d'adaptation et d'atténuation vont dans le sens indiqué ;
 - MDP et SCEQE ;
 - Assurer une Transition juste, du travail décent et des emplois de qualité ;
- Coalition pour le climat et l'air pur (lancé en février 2012)
 - Un partenariat de gouvernements, d'organisations intergouvernementales, de représentants du secteur privé, de la communauté environnementale et d'autres membres de la société civile ;
 - volontaire
 - Réduction du noir de carbone, du méthane, de l'ozone troposphérique et des HFC ;
 - Accélération de l'introduction de normes plus strictes en matière d'émissions ;
 - Développement de plans d'action nationaux du PLLM (pour les polluants climatiques à courte durée de vie) ;
 - Promotion des bonnes pratiques ;
 - Amélioration de la compréhension scientifique .

2. Le secteur des entreprises

- Pacte mondial des Nations Unies ;
- Déclarations de l'OIT/de l'OCDE d'EMN ;
- GRI/CSR.

3. Syndicats

- CSI ;
- Syndicats nationaux.

4. Recherche

- Rapport de l'OCDE: Croissance verte et transport ;
- Rapport 2012 du PNUE: économie VERTE; Pour un développement durable et une éradication de la pauvreté ;

- OIT 2012: Working towards sustainable development; Opportunities for decent work and social inclusion in a green economy (Vers le développement durable; Opportunités en matière de travail décent et d'inclusion sociale dans une économie verte) ;
- CEDEFOP/OIT 2011: Skills for Green Jobs: A Global View (Compétences pour des emplois verts : une perspective mondiale).

Il convient de noter la conclusion de la recherche 2012 de l'OIT:

- L'emploi, le travail décent et l'inclusion sociale font partie intégrante de la stratégie en faveur de la durabilité ;
- Le dialogue social doit être placé au centre de l'élaboration des politiques pour améliorer la cohérence et garantir une transition réussie vers un nouveau modèle de développement ;
- Il y aura probablement des transitions à grande échelle de l'emploi au sein et entre entreprises de transport, ainsi que des requalifications des travailleurs.

En ce qui concerne les stratégies de l'UE, il convient de noter ce qui suit:

- Les propositions de l'UE à Rio et à COP 18 ;
- La stratégie 20:20:20 de l'UE ;
- Le Livre blanc de la CE *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources* ;
- Les résolutions de l'UE concernant la stratégie et le calendrier de mise en œuvre de RIO ;
- L'ordre du jour de la plénière du CESE des 12/13 décembre.

Faisant suite à son implication étroite à la conférence 2012 Rio+20, la CE évalue à présent si les décisions prises à Rio se traduisent en actions à tous les niveaux. Dans son avis en cours d'élaboration, le Comité va appeler la société civile à davantage d'implication dans la conception de l'économie mondiale future.

Malgré les réalisations du modèle européen, nous savons pertinemment que les politiques publiques dans certains Etats membres ne proposent pas toujours de plan pour le marché du travail visant à faciliter la transition vers une économie nationale à faible émission de carbone, ou que le dialogue social n'est pas toujours au centre de cette politique. L'UE a requis un avis sur le dosage politique qui permettra d'atteindre ses objectifs pour 2050 qui, de son propre aveu, ne peuvent être atteints avec son dosage politique actuel. L'engagement du mouvement syndical dans le débat macro et micro politique est essentiel pour garantir que la transition se fasse en douceur et soit équitable.

Perspective des syndicats espagnols

Llorenç Serrano Gimenez, Confédération syndicale espagnole (CCOO)

La CCOO soutient les résultats d'une étude sur la mobilité basée sur la prémisse que tout le monde doit satisfaire ses besoins de mobilité via les transports publics.

La CCOO a en outre mis sur pied un partenariat avec l'ambassade néerlandaise en Espagne afin de lancer une campagne de sensibilisation.

La CCOO a produit un guide de bonnes pratiques sur les trajets entre le domicile et le lieu de travail et sur la manière de fixer le prix des transports publics pour les étudiants, les personnes vulnérables ou les personnes actives avec un traitement fiscal plus favorable. Elle a également organisé et contrôlé des cours de formation à la mobilité pour les représentants des syndicats ; des visites sur site dans le cadre des cours sur la mobilité ; des séminaires de diffusion des informations; la participation à des cours de formation à la mobilité ; la participation à des cours de formation à l'environnement, etc.

Les propositions de la CCOO en matière de mobilité durable peuvent être synthétisées comme suit:

- Soutenir l'utilisation des transports publics par les navetteurs ;
- Promouvoir l'accès pour les piétons, les cyclistes et les co-voitureurs ;
- Introduire la figure de gestionnaire de la mobilité dans les plans de mobilité ;
- Introduire les tarifs des transports dans les négociations collectives ;

- Améliorer les conditions de travail via un nouveau modèle des déplacements domicile-travail ;
- Soutenir une stratégie de santé et de sécurité professionnelles ;
- Contribuer à l'équilibre entre le travail et la famille et à l'égalité entre les sexes ;
- Agir contre la discrimination et promouvoir le travail décent.

Plus particulièrement, la CCOO a rédigé un document contenant 10 propositions en vue d'un modèle de mobilité plus durable. Les voici:

1. Création de la figure de gestionnaire de la mobilité ;
2. Soumission sur les transports publics, avec des critères de rationalité ;
3. Garantir aux piétons un accès sûr et illimité à leur lieu de travail ;
4. Promouvoir le covoiturage et le partage de voiture, en garantissant leur efficacité et en leur réservant des zones de parking ;
5. Promouvoir le vélo, en garantissant certaines voies et un parking sûr ;
6. Frais de transports publics subventionnés par les entreprises et réduction des zones de parking ;
7. Introduction de la mobilité et de l'accès au lieu de travail pour les navetteurs ;
8. Inclusion d'audits sur la mobilité dans des études pour obtenir des certifications de qualité (EMAS ou ISO) ;
9. Exclure le permis de conduire ou la possession d'un véhicule des critères d'engagement de la main-d'œuvre (il peut s'agir de conditions additionnelles, mais pas exclusives).
10. Introduction dans les négociations collectives de relocalisation systématique des travailleurs dans des lieux de travail proches de leur domicile.

Perspective des syndicats du Royaume-Uni

Colin Potter, Unite/TUSDAC

Unite considère qu'un cadre réglementaire est nécessaire pour réaliser la « Transition juste » à l'échelle locale. La réglementation doit être utilisée pour susciter les investissements, et l'ajustement au changement démographique constituera un défi réellement important à l'avenir.

Nous devons être conscients des aspects positifs et négatifs des transferts modaux en termes d'emplois. Il convient de mettre en place des mesures de protection sociale avant que la transition ne soit réalisée, afin de s'assurer que les travailleurs soient protégés.

La solution pour intégrer la mobilité durable réside dans les éléments suivants:

- Connaître les faits qui concernent les émissions liées au transport : quelles sont les émissions liées au transport (de ce qu'en disent les entreprises et ce que montrent en fait les statistiques)?
- Appliquer une solution multimodale (l'ennemi est la vitesse : se déplacer plus lentement réduit l'empreinte des transports);
- L'éducation;
- Le développement durable.

Unite fait activement campagne pour le transport du fret par chemin de fer : alors que le train peut déplacer une tonne de marchandise sur 396 km avec 3,8 litres de diesel, le transport routier ne peut déplacer la même tonne de marchandise que sur 142 km.

Il y a toutefois un problème de capacité du réseau de chemins de fer au Royaume-Uni. La sécurité et la sûreté du réseau sont également en jeu : ponts/tunnels bas (style architectural victorien). En outre, le chemin de fer a été privatisé et l'introduction conséquente de la motivation de rentabilité dans le prix du ticket, a débouché sur des réductions de coûts. Certains services, par exemple, ont dû être ramenés à l'interne en raison des économies faites sur les coûts. Le résultat en a été une réduction de la qualité et du contrôle aux dépens de la sécurité, débouchant sur des accidents ainsi que sur des prix plus élevés.

Perspective de Suède

Aleksandar Zuza, IF Metall

La Suède est un pays assez grand, ce qui rend essentiel d'avoir des transports et des infrastructures de qualité. C'est pourquoi les Suédois essaient d'assembler les camions et de les amener dans le Sud par train. Ce système requiert de bonnes infrastructures et une bonne organisation (subventions), le gouvernement prévoit d'investir 55 milliards € sur 20 ans. La plupart du budget est constitué par l'entretien, ce qui laisse peu de place à l'innovation. On n'investit pas dans les infrastructures et le réseau ne semble pas être adapté aux besoins du climat, en particulier en hiver.

Il est nécessaire de créer des hubs intermodaux afin de déplacer les marchandises à n'importe quel moment, avec n'importe quel mode de transport, et la sécurité routière doit être considérée comme un problème et doit dès lors stimuler les investissements.

De nouvelles mines sont en train d'être construites dans le Nord du pays, ce qui a créé la nécessité d'un nouveau hub et de nouvelles stations de transport.

Annexe II: Synthèse des présentations du deuxième atelier

JOUR 1

SESSION 1 – Mobilité urbaine durable dans l'UE

Mobilité durable et logistique dans les zones urbaines

Cathy Macharis, Vrije Universiteit Brussel

En tant que professeur à la Vrije Universiteit Brussel, Cathy enseigne la gestion des opérations et de la logistique ainsi que le transport et la mobilité durable. Son groupe de recherche MOBI – (Mobilité, Logistique et technologie automobile) est un groupe interdisciplinaire axé sur la logistique durable, les véhicules électriques et hybrides et les comportements en matière de déplacements. Ce groupe a développé plusieurs outils et modèles pour permettre la recherche dans ces domaines.

La collaboration dans la chaîne de valeurs et le groupage des services sont essentiels pour optimiser les services logistiques en vue d'une mobilité durable. Le besoin de facilitateurs a été souligné dans ce processus. Les quatre A de la mobilité durable sont les suivants:

1. Avoidance – l'évitement
2. Awareness – la connaissance
3. Act and Shift – agir et déplacer
4. Anticipation – l'anticipation

Elle a toutefois indiqué que souvent, la mise en œuvre du modèle des quatre A échoue en raison des positions conflictuelles des acteurs impliqués dans la mise en œuvre. Un nouveau cadre d'évaluation pluriacteurs est nécessaire.

Afin de poursuivre une politique de mobilité durable, il est absolument nécessaire de mieux comprendre la croissance de la mobilité et ses répercussions sur les personnes, les régions et la société, pour comprendre en profondeur les comportements actuels en termes de déplacement et les choix modaux des personnes. MOBI est actif dans le domaine de la mobilité durable et contribue à ces besoins en étudiant le comportement en matière de déplacements et les choix modaux en réalisant des évaluations socioéconomiques des politiques et des stratégies de mobilité durable. Parmi les techniques d'évaluation, on peut citer l'Analyse coûts-avantages sociaux (SCBA), l'analyse du cycle de vie (ACV) et l'analyse multicritères (AMC). Afin de mettre l'accent sur les effets sociétaux dans une SCBA, MOBI a développé un calculateur des coûts externes (ECC). MOBI a également développé l'analyse multiacteurs, multicritères (MAMCA), qui permet de prendre en compte simultanément les différentes opinions des acteurs dans les évaluations. L'analyse multiacteurs, multicritères (MAMCA) permet d'évaluer différentes alternatives (des mesures politiques, des scénarios, des technologies) en termes d'objectifs des différents acteurs impliqués. Contrairement à une analyse multicritères conventionnelle (AMC) où les alternatives sont évaluées en utilisant plusieurs critères, la méthodologie MAMCA inclut explicitement les points de vue des différents acteurs.

La première étape consiste à définir le problème et à identifier les alternatives. Ces alternatives peuvent prendre différentes formes selon la situation problématique. Il peut s'agir de différentes solutions technologiques, de différentes mesures politiques, d'options stratégiques à long terme, etc. Ensuite, on identifie les acteurs concernés (étape n°2). Les acteurs sont les personnes qui ont un intérêt, financier ou autre, dans les conséquences de toute décision prise. Troisièmement, on identifie les objectifs clés des acteurs et on leur attribue une importance ou priorité relative (poids) (étape n°3). Quatrièmement, pour chaque critère, on construit un ou plusieurs indicateurs (p.ex. des indicateurs quantitatifs directs comme l'argent dépensé, le nombre de vies sauvées, la réduction obtenue en termes d'émissions de CO₂, etc. ou des scores sur un indicateur ordinal comme élevé/moyen/faible pour les critères qui ont des valeurs difficiles à exprimer en termes quantitatifs, etc.) (étape n°4). La méthode de mesure pour chaque indicateur est également clairement exprimée (par exemple la volonté de payer, des scores quantitatifs basés sur une simulation informatique macroscopique, etc.). Cela permet de mesurer chaque performance alternative en termes de sa contribution aux objectifs de groupes d'acteurs spécifiques. On peut

considérer les étapes 1 à 4 comme principalement analytiques, et elles précèdent l' « analyse globale », qui prend en compte les objectifs de tous les groupes d'acteurs simultanément et est plus « synthétique » par nature. La cinquième étape est la construction de la matrice d'évaluation. Les alternatives y sont décrites plus avant et traduites en scénarios qui décrivent également les contextes dans lesquels les options politiques seront mises en œuvre. Les différents scénarios sont ensuite notés sur les objectifs de chaque groupe d'acteurs. Pour chaque acteur, on réalise une aide à la décision multicritère (MCDA). Les différents points de vue sont rassemblés en une vision multiacteurs. Cette analyse multiacteurs, multicritères donne un classement des différentes alternatives et révèle leurs forces et leurs faiblesses (étape n°6). On peut évaluer la stabilité du classement par le biais d'une analyse de sensibilité. La dernière étape de la méthodologie (étape n°7) comprend la mise en œuvre effective. Sur la base de l'aperçu de l'analyse, on peut développer une mise en œuvre, en prenant en compte les souhaits des différents acteurs.

La méthodologie MAMCA a déjà démontré son utilité dans plusieurs problèmes décisionnels liés au transport. Elle a été utilisée pour faire face à un problème décisionnel qui concernait la localisation d'un terminal intermodal, dans une étude sur le choix entre alternatives de transport dans la région de Bruxelles, dans des choix de localisation d'un nouveau terminal de train à grande vitesse, dans l'évaluation de la stratégie de hub de DHL à l'aéroport de Bruxelles, dans le projet « Night Deli » pour l'évaluation de différents scénarios de distribution nocturne et dans le *Processus Flandre en action* pour structurer les discussions sur la manière de transformer la Flandre en région de pointe en termes de logistique et de mobilité d'ici 2020.

Plans d'action pour l'énergie durable traitant des transports et de la mobilité

Sebastian Marx, Ville de Göteborg

Göteborg et l'Ouest de la Suède sont le centre automobile de la Scandinavie avec des entreprises comme Volvo Trucks et Volvo Cars. L'objectif de la région pour 2020 est de réduire le CO₂ de 30% par rapport à 1990 en:

- Augmentant l'efficacité énergétique – moins d'utilisation d'électricité ;
- Diminuant la demande en chauffage – efficacité énergétique dans les bâtiments ;
- Diminuant les émissions de CO₂ issues du transport ;
- Augmentant la production locale d'énergie renouvelable ;
- Augmentant l'utilisation des énergies renouvelables dans l'ensemble des sources énergétiques.

Le Plan d'action pour l'énergie durable (SEAP) de la ville de Göteborg fait partie des exigences de chaque municipalité signataire de la Convention des maires d'aller au-delà des 20% d'économie d'énergie d'ici 2020 indiqués dans les objectifs de l'UE en matière de changement climatique. Le SEAP de Göteborg:

- Est un bon outil de mise en commun des ressources et de création d'un objectif global ;
- Favorise la coopération entre départements ;
- Fournit un outil de communication.

La ville de Göteborg, qui comprend le plus grand port de Scandinavie, a développé un système innovant de navettes ferroviaires pour les transports intérieurs de fret. En remplaçant un grand nombre de petits trajets par camions, le projet RailPort a permis de diminuer de façon significative les encombrements, le bruit et la pollution atmosphérique, les émissions de CO₂, l'utilisation d'énergie et les coûts. Avec l'augmentation attendue de la quantité de fret transporté par chemin de fer à l'avenir, la ville de Göteborg semble bien armée pour satisfaire et peut-être dépasser les objectifs de l'UE en matière de climat et d'énergie. Pour augmenter la part des déplacements régionaux et locaux réalisés en transports publics, la ville a développé une stratégie à long terme pour les transports publics dans la région de Göteborg. La stratégie, du nom de K2020, a pour objectif:

- De relier et de développer les principaux points de jonction ;
- De donner la priorité au transports publics pour raccourcir les temps de déplacement ;
- De mieux intégrer les transports publics au développement de la ville ;
- D'améliorer la qualité globale et l'expérience des clients.

L'objectif est de faire passer la part des déplacements en transports publics de 25% à 40%, puisqu'on s'attend à ce que le volume total du trafic augmente dans la région. Cela signifie qu'il y aura 1 million de déplacements en transports publics par jour en 2025 (contre 450.000 déplacements en transports publics par jour en 2005).

SESSION 2 - Comodalité et implication des travailleurs dans le soutien à une mobilité urbaine durable

Planification intégrée pour une mobilité urbaine durable: les expériences de CIVITAS

Frank Wefering, Rupprecht Consult - Forschung & Beratung

Le plan de mobilité urbaine durable est une façon de traiter plus efficacement les problèmes liés aux transports dans les zones urbaines (à la fois pour les marchandises et pour les passagers). Il s'appuie sur les pratiques et sur les cadres réglementaires existants dans les Etats membres de l'UE et ses caractéristiques principales sont les suivantes:

- Une approche participative;
- Un engagement de durabilité;
- Une approche intégrée;
- Une vision et des objectifs clairs et des objectifs mesurables;
- Un examen des coûts et des avantages en termes de transports.

L'initiative de CIVITAS a été lancée en 2002 et son objectif fondamental est de soutenir les villes dans l'introduction de mesures et de politiques ambitieuses en matière de transport visant une mobilité urbaine durable. Le but de CIVITAS est de parvenir à un changement significatif de la répartition modale en faveur d'un transport durable, un objectif auquel on peut parvenir en encourageant à la fois les technologies innovantes et des stratégies basées sur des politiques. Au cours de la première étape du projet (de 2002 à 2006), 19 villes ont participé à quatre projets de recherche et de démonstration ; et au cours de CIVITAS II (de 2005 à 2009), 17 villes ont participé à quatre autres projets. L'initiative en est actuellement à sa troisième étape, CIVITAS Plus (de 2008 à 2013), et 25 villes collaborent actuellement à cinq projets. Au total, 63 villes européennes ont été cofinancées par la Commission européenne pour mettre en œuvre des mesures innovantes en matière de transports urbains propres, un volume d'investissements qui s'élève à plus de 300 millions €.

Les champs d'action de l'initiative CIVITAS peuvent être résumés comme suit:

- Carburants alternatifs, véhicules à haute efficacité énergétique ;
- Transports collectifs et modes d'intégration ;
- Stratégies de gestion de la demande ;
- Gestion de la mobilité: influencer le comportement en matière de déplacements ;
- Sécurité et sûreté ;
- Styles de vie sans dépendance à la voiture ;
- Nouveaux concepts pour la distribution des marchandises ;
- Télématique dans les transports ;
- Planification intégrée ;
- Implication du public.

On peut résumer les caractéristiques de la planification de la mobilité urbaine comme suit:

- L'implication active de tous les acteurs et l'engagement des citoyens ;
- Un engagement en termes de durabilité, c. à d. équilibrer la justice sociale, la qualité de l'environnement et le développement économique ;
- Une approche « au-delà des frontières »
 - une approche intégrée entre secteurs politiques ;
 - une coopération entre les niveaux de pouvoir ;
 - une coordination entre toutes les autorités voisines.
- L'accent est mis sur la réalisation d'objectifs ambitieux, mesurables ;

- Une internalisation visant les coûts, c. à d. examiner les coûts et les avantages des transports pour la société ;
- Une implication à toutes les étapes du cycle de vie de l'élaboration des politiques et de leur mise en œuvre.

Quelques thèmes de discussion:

- S'éloigner du modèle de la ville dépendante de la voiture => ce ne sera plus l'industrie automobile qui assurera des emplois ;
- Mobilité durable = activité durable => on peut exporter de nouvelles technologies et de nouveaux concepts (européens) comme le partage de voitures, la télématique, les programmes de mobilité urbaine durable, les programmes de gestion de la mobilité, des concepts de fret, etc.
- La nécessité de prendre de l'avance => les employés devront acquérir de nouvelles qualifications ;
- L'application des principes (syndicaux) de participation et de codécision => le trafic, les transports et la mobilité sont proches de la vie réelle des personnes et la participation est la clé d'une planification intégrée de la mobilité urbaine.

Implication des travailleurs dans la promotion de la comodalité

Ulf Jarnefjord, TIF (Syndicat suédois des travailleurs des transports)

En 2011, 61 millions de tonnes de gaz à effet de serre ont été émis en Suède, 16 pour cent en dessous du niveau de 1990. Les émissions issues des transports intérieurs représentaient un tiers des émissions et ont augmenté de 4 pour cent depuis 1990. La plupart d'entre elles proviennent du transport routier – voitures individuelles et véhicules utilitaires lourds. Les émissions issues des voitures individuelles ont diminué de 9 pour cent depuis 1990 bien que le trafic ait augmenté. L'une des raisons de cette diminution est que les voitures sont plus efficaces en termes énergétiques et que l'on utilise des biocarburants. Cette diminution est contrebalancée par les émissions des véhicules utilitaires lourds, qui ont augmenté de 44 pour cent au cours de la même période.

Le système de péage urbain de Göteborg a été introduit le 1^e janvier 2013 et a débouché sur:

- Une diminution du trafic de 23 pour cent dans le centre ville ;
- Une diminution de 30 pour cent de voitures dans les parkings du centre ville ;
- Une augmentation de 30 pour cent des déplacements en bus depuis les villes voisines.

Le syndicat suédois a toutefois précisé que le droit à la mobilité était important pour les utilisateurs. En outre, les véhicules électriques polluent encore puisque la production d'électricité dépend toujours du charbon.

On a introduit le projet suédois *Produits de la ville* dont les objectifs principaux sont les suivants:

- Moins d'émissions de CO₂ = meilleur environnement ;
- Moins de gros camions = plus de sécurité pour les piétons et les cyclistes ;
- Un environnement de travail meilleur et plus sécurisé pour les conducteurs ;
- Des centre ville agréables et confortables = plus de clients ;
- Livraisons fiables à temps ;
- création de nouveaux emplois.

Le syndicat suédois ITF organise également des cours, dont l'un est consacré au changement climatique et aux travailleurs des transports. C'est l'occasion d'apprendre et de partager des informations dans un espace sécurisé, de façon structurée, mais souple. Le cours est divisé en cinq modules structurés de la même façon en cinq parties: Présentation – lecture d'un article – visionnage d'un film – réalisation d'une activité et lectures additionnelles. On y explique le cadre du RSI (Reduce (réduire) – Shift (modifier) – Improve (améliorer)) qui constitue un modèle de réduction des émissions dues au transport.

En outre, ITF a conçu des activités utiles pour les participants afin qu'ils puissent développer des politiques en matière de changement climatique au sein de leur syndicat. Cela crée un

engagement qui amène à une meilleure compréhension. C'est également l'occasion de jeter des ponts entre les travailleurs du monde entier.

De nombreux freins structurels psychologiques et sociaux font obstacle aux changements de comportements qui aideraient à limiter le changement climatique. Il n'est pas possible de poursuivre le type de croissance que nous connaissons actuellement – la planète n'est pas assez grande. Le mouvement syndical doit également s'impliquer davantage dans la normalisation et en particulier en ce qui concerne les thèmes liés au changement climatique, à la transition et aux services.

SESSION 3 – Travailleurs et utilisateurs des transports urbains

Stratégies de mobilité durable pour les navetteurs européens (E-Cosmos)

Manel Ferri, Confédération syndicale espagnole (CCOO)

L'objectif du projet « European Commuters for Sustainable Mobility Strategies » (*Les navetteurs européens pour des stratégies de mobilité durable*) est d'étudier, de quantifier et de définir des procédures en faveur d'une mobilité socialement et écologiquement durable pour les navetteurs dans l'UE. Le projet a été mené par la confédération syndicale CCOO et avait pour partenaires plusieurs syndicats européens comme le CGIL italien, l'ABVV belge et Auto Club Europa représentant la confédération syndicale allemande DGB.

Les partenaires d'E-Cosmos ont considéré que le modèle de mobilité actuel, principalement axé sur les véhicules automobiles privés est confronté à de sérieuses limites. Le modèle actuel a trois types d'impacts.

1. Un impact social: l'exclusion des travailleurs qui n'ont pas de permis de conduire ;
2. Un impact économique: des externalités qui impliquent une perte de compétitivité et des coûts de mobilité individuels et collectifs ;
3. Un impact environnemental: le transport consomme autour de 40% d'énergie primaire dans les pays industrialisés et l'on considère qu'il a une part équivalente dans l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

Les objectifs du projet étaient de:

- Mener une enquête comparative sur les problèmes de mobilité des navetteurs en Belgique, en Allemagne, en Italie et en Espagne.
- Faire une analyse comparative des politiques publiques de promotion de la mobilité durable dans ces quatre pays européens.
- Définir des lignes directrices pour soutenir les actions des syndicats et des employeurs en faveur d'un accès durable et sécurisé aux lieux de travail.
- Apporter des contributions en vue d'un cadre législatif possible au niveau de l'UE à l'appui d'une évolution vers une mobilité liée au travail plus durable.

Le projet comprenait:

- Le développement d'une étude comparative sur les problèmes de mobilité en Belgique, en Allemagne, en Italie et en Espagne;
- Une analyse comparative des politiques publiques de promotion de la mobilité durable dans ces quatre pays européens;
- La définition de lignes directrices pour soutenir les actions des syndicats dans les entreprises afin de donner un accès sécurisé et durable aux lieux de travail;
- Jeter les bases d'un futur cadre législatif de l'UE à l'appui d'une mobilité durable pour les navetteurs.

Dans le cadre du projet, on a réalisé une comparaison de la répartition modale entre moyens de transports. Voici les résultats:

- Une part élevée d'utilisation de la voiture en Italie ;
- Une part égale de transports publics dans chaque pays ;
- Le vélo est particulièrement populaire en Belgique et en Allemagne et (quasiment) inexistant en Italie et en Espagne ;

- Il y a une part importante de marche à pied en Espagne (et en Allemagne) ;
- L'enregistrement du covoiturage n'est pas disponible dans tous les pays.

Il y a différentes manières d'encourager la mobilité durable:

- Proposer des tarifs bon marché pour les transports publics pour les déplacements domicile-travail ;
- Obliger les entreprises à rembourser le coût de l'utilisation des transports publics à leurs employés ;
- Donner des incitants fiscaux aux cyclistes ;
- Pénaliser l'utilisation de la voiture via la tarification routière ou la taxation des espaces de parking ;
- Créer une différence de traitement fiscal ou accorder une réduction de coût en fonction du choix modal des travailleurs (p.ex. coût d'une voiture individuelle moins déductible que celui du covoiturage).

Les recommandations suivantes ont été produites à la fin du projet.

1 – Créer une plateforme de la mobilité au sein du syndicat.

- Les syndicats peuvent jouer un rôle majeur en œuvrant à la mise en place d'un système de mobilité plus social, plus écologique et plus efficace.
- Un consensus interne au sein du mouvement syndical dans son ensemble concernant la nécessité d'un système de mobilité durable est nécessaire avant de pouvoir sensibiliser les autres employés ou entamer un débat avec les employeurs.
- Il convient d'organiser des cours sur l'impact du système de mobilité actuel sur le bien-être social, économique et physique de tous les travailleurs.

Il convient d'établir un large soutien sur la question de la mobilité durable pour éviter les conflits d'intérêts.

- Un spécialiste de la mobilité au sein de l'organisation syndicale peut clairement faciliter la diffusion de l'intérêt et de l'attention accordés à la mobilité durable, ou une cellule de la mobilité peut également clairement faciliter la diffusion de l'intérêt et de l'attention accordés à la mobilité durable.

2 – Echange d'expertise et de bonnes pratiques.

- L'expertise et la connaissance sont nécessaires pour faciliter les discussions et les campagnes de sensibilisation sur la mobilité durable.
- Echanger les connaissances et les bonnes pratiques serait une manière très efficace d'apprendre les uns des autres et de construire une compréhension commune du problème et des solutions possibles.
- Les syndicats peuvent rassembler les constatations pertinentes concernant la mobilité sur leur site internet. Il serait toutefois beaucoup plus efficace si l'expertise pouvait être partagée au niveau européen.
- Le projet E-Cosmos a pour objectif de lancer l'idée d'un Observatoire européen de la mobilité des travailleurs.
- Les activités et les résultats de l'observatoire pourraient être publiés sur des sites bien connus de gestion de la mobilité comme www.epomm.eu ou contenir un lien vers ces sites.

3 – Obligation de plan de mobilité durable pour les entreprises.

- Il semble qu'une certaine forme d'obligation soit une condition préalable pour qu'il y ait un changement de mentalité chez les employeurs et les employés en matière de prise de conscience et de changement de comportement.
- Les partenaires du projet sont d'avis qu'une obligation ne peut fonctionner qu'à deux conditions:
 - Il convient de se centrer davantage sur la mise en œuvre des actions et moins sur le processus d'étude (éviter la charge administrative pour les entreprises)
 - Il doit y avoir un soutien et/ou un engagement clair de la part de l'administration publique.
- L'obligation de développer un plan de mobilité donne l'occasion aux syndicats d'amener les questions liées à la mobilité sur la table des négociations dans les entreprises.

- L'obligation doit clairement se situer au niveau des résultats : quelles sont les actions que l'entreprise est prête à entreprendre pour promouvoir la mobilité durable? Quel engagement peut-on demander aux travailleurs?
- Comme le plan de mobilité d'une entreprise implique à la fois l'employeur et les employés, les syndicats ont un rôle clé à jouer. Les syndicats doivent être impliqués dans le développement et dans la rédaction du plan puisqu'ils ont la responsabilité majeure de convaincre tous les travailleurs de changer leurs modes de mobilité.

4 – Collecter des données pour débattre.

- Des campagnes de sensibilisation continues, de longue haleine sont nécessaires pour changer la perception des employés.
- Il y a toujours un point de vue largement répandu chez les employeurs selon lequel la manière dont les travailleurs se rendent à leur travail constitue un choix individuel qui n'implique pas d'obligation de la part de l'employeur.
- Les employeurs comme les employés sont plus facilement convaincus des avantages de la mobilité durable quand ils sont confrontés aux faits et à de bons exemples.
- Ce n'est qu'en montrant l'effet des investissements en mobilité durable que l'on peut avoir un débat plus objectif.
- Les données concernant les projets de gestion de la mobilité doivent être collectés de façon systématique et objective. Le manque de données fiables constitue le problème majeur dans le domaine de la gestion de la mobilité. Il serait extrêmement intéressant que les syndicats de toute l'Europe aient accès à des données objectives et à des exemples convaincants de projets de mobilité couronnés de succès.
- Les partenaires du projet E-Cosmos pensent qu'un observatoire – une gestion de la mobilité liée au travail au niveau de l'UE serait également utile. L'observatoire pourrait être la principale source d'arguments et d'appui à la promotion d'un changement de comportement chez les navetteurs vers une mobilité durable.
- Cela vaudrait la peine d'examiner la possibilité d'étendre l'obligation qui existe en Belgique (où toutes les entreprises de plus de 100 employés doivent fournir des données clé sur la mobilité) à d'autres pays de l'UE.

5 – Coordinateurs de la mobilité à tous les niveaux.

- Les syndicats doivent investir dans des collaborateurs spécialisés dans la gestion de la mobilité:
 - Au niveau national ou régional où sont conçues les politiques en matière de mobilité et d'urbanisme ;
 - Au niveau local où sont développés les plans de mobilité urbaine;
 - Au niveau des zones industrielles ou des entreprises (coordinateurs en charge de la mobilité de l'entreprise).
- Les syndicats doivent s'organiser pour avoir un travailleur ou plus en charge des questions de mobilité. Ces personnes devraient être formées au domaine de la mobilité pour pouvoir participer au débat avec suffisamment d'expertise.
- Le coordinateur en charge de la mobilité au niveau de l'entreprise ou de l'industrie serait la principale personne de contact, non seulement pour l' (les) employeur(s), mais aussi pour les employés.

6–Soutenir les entreprises dans la mise en œuvre.

- La mobilité durable n'est pas le cœur de l'activité de la plupart des entreprises ou institutions. Afin de mettre en œuvre certaines mesures, il est nécessaire de rassembler et d'analyser les données clé. Dans la plupart des pays, il existe des consultants indépendants pour ce faire.
- L'expérience et les bonnes pratiques montrent que les pouvoirs publics pourraient mieux se centrer sur le soutien à apporter dans la phase de mise en œuvre des plans de mobilité.
- Dans les entreprises, mettre des ressources à disposition pour les investissements dans des solutions de transport durables (navettes de bus, parking pour les vélos) est souvent un processus difficile. Les autorités locales ou régionales peuvent faciliter et encourager les investissements dans les transports durables via le financement public de projets privés.

7 – Cadre fiscal et législatif.

- Un cadre fiscal et législatif qui favorise les modes de transport durables pour les navetteurs inciterait clairement les travailleurs à choisir le vélo, les transports publics ou le covoiturage. Outre la stimulation financière qu'apporte ce type de législation, c'est également un symbole de la politique de mobilité des autorités.
- En donnant des avantages financiers aux cyclistes, aux utilisateurs de transports publics ou aux co-voitureurs, le gouvernement affiche son intention de générer un transfert modal. Ce serait d'autant plus valable si, outre le fait de stimuler le transport durable, on décourageait financièrement l'utilisation de la voiture par une seule personne via un impôt, une tarification routière ou des tarifs de parking plus élevés.

8 – Gestion de la mobilité (MM).

- La gestion de la mobilité peut apporter divers avantages économiques, sociaux et environnementaux par rapport à de nouvelles infrastructures routières.
- Les solutions conventionnelles, tournées vers la voiture sont généralement axées sur l'amélioration du flux de trafic des voitures alors que la gestion de la mobilité prend en compte différents aspects comme la préservation de l'énergie, l'utilisation de l'espace public, les questions de santé, la sécurité routière et les questions liées à la mobilité sociale (p.ex. l'accès au marché du travail pour différents groupes cibles).
- Il est évidemment nécessaire d'adopter une méthodologie d'évaluation correcte et intégrée pour les projets de mobilité.
- En collectant et en comparant les données de façon systématique, les avantages de la gestion de la mobilité par rapport aux investissements en infrastructures routières seraient clairement visibles.
Cela permettrait aux partenaires sociaux, et en particulier aux syndicats, de prouver l'efficacité des investissements en gestion de la mobilité.

9 – L'urbanisme d'abord.

- Éviter d'avoir besoin d'une voiture constitue la mesure la plus efficace de gestion de la mobilité que l'on puisse imaginer.
- Localiser les lieux de travail en relation avec les réseaux de transports publics et/ou de pistes cyclables. Les syndicats doivent jouer un rôle majeur en mettant l'accent sur l'importance d'une bonne localisation pour les nouveaux lieux de travail. Une bonne localisation du point de vue de la mobilité durable favoriserait à la fois les travailleurs et les travailleurs potentiels. Cela montrerait également l'engagement clair de l'entreprise d'assumer sa responsabilité sociale.
- Les employeurs qui choisissent une localisation dans un centre ville ou près d'un centre ville, ou près d'une gare centrale auront à long terme un avantage stratégique en termes de recrutement et de conservation de leurs effectifs.

10 – Investir dans la mobilité durable = éviter l'exclusion liée au travail.

- Une approche tournée vers la voiture constitue une discrimination contre les travailleurs qui n'ont pas accès à une voiture ou qui n'ont pas de permis de conduire.
- Parvenir à l'égalité des chances en matière d'emploi est un aspect clé de l'activité syndicale.
- Le choix de la localisation est d'une importance majeure du point de vue de la mobilité sociale.
- Les lieux de travail avec de bons services de transports publics donneront l'occasion aux personnes qui n'ont pas la possibilité de se déplacer en voiture de poser candidature pour un emploi.
- Les sociétés qui ont un mauvais service de transports publics peuvent investir dans des bus navettes ou mettre en place des systèmes de mise en relation de covoitureurs pour améliorer l'accessibilité des travailleurs sans voiture.

Covoiturage et partage de voiture : nouveaux programmes intégrés et comportement des utilisateurs

Angelo Meuleman, Cambio - Taxistop

Cambio est l'un des plus grands prestataires indépendants de partage de voitures. Plus de 50.000 clients utilisent plus de 1.500 voitures cambio dans 15 villes allemandes et dans 27 villes partout en Belgique. Quarante-cinq pour cent de tous les déplacements cambio sont des

déplacements professionnels. Aujourd'hui, plus de 1.200 entreprises et administrations utilisent cambio.

Actuellement, le groupe cambio en Allemagne et en Belgique fournit plus de 1.500 véhicules dans 490 stations. Le groupe est l'une des trois plus grandes entreprises de partage de voitures en Allemagne.

Depuis mars 2011, cambio et Greenpeace Energy fournissent des véhicules totalement électriques à Hambourg. Les véhicules sont rechargés grâce à l'énergie excédentaire de centrales électriques utilisant 100% d'énergies renouvelables. A Cologne, on propose des véhicules électriques depuis mars 2012. On estime qu'une voiture cambio remplace au moins 10 voitures privées et que les voitures partagées comme stratégie d'utilisation plus intelligente de l'espace urbain et des ressources limitées est moins cher que de posséder sa propre voiture (<10 000 Km). Aujourd'hui, l'accès est plus important que la propriété et l'équilibre travail-famille et la flexibilité deviennent plus importants que le fait d'avoir une voiture de société.

Il y a 780.000 personnes qui partagent des véhicules en Europe. On s'attend à ce qu'il y en ait 15 millions d'ici 2020.

Les effets du partage de voiture:

- Moins de kilomètres parcourus en voiture (davantage d'utilisation des TP, du train et du vélo) ;
- Voitures adéquates par rapport à l'objet du déplacement (diminution de la taille des voitures) ;
- Meilleures voitures disponibles (voitures neuves, normes élevées en matière d'émissions) ;
- Réduction directe du CO₂.

Implication des travailleurs dans la mise en pratique de la mobilité urbaine durable: un exemple du Royaume-Uni

Andrew Cassy, British Telecom UNISON

La présence de représentants syndicaux écologistes a un impact significatif sur les lieux de travail au Royaume-Uni – cela encourage un nombre croissant d'employeurs à adopter des mesures d'efficacité énergétique en vue de réaliser des économies et cela convainc leurs collègues de devenir plus soucieux de l'environnement au travail.

Les transports sont actuellement responsables de plus de 25% des émissions de carbone du Royaume-Uni, et ils augmentent rapidement. En outre:

- 53% pour cent des employeurs ont certaines mesures de télé/vidéoconférence en vigueur;
- 51% ont des mesures en place concernant le rangement sécurisé des vélos, des vestiaires et des douches.
- Selon les délégués de Prospect au *Scottish National Heritage Work*, la politique en matière de déplacements est guidée par une hiérarchie des déplacements selon laquelle les employés doivent d'abord envisager la vidéoconférence, ensuite les transports publics et l'utilisation de voitures partagées, alors que les déplacements en avion sont réservés aux voyages à l'étranger, sauf circonstances exceptionnelles.
- Un représentant de UNISON au Conseil de Hackney affirme que le conseil promeut activement le vélo et la marche pour aller au travail et propose un programme « vélo pour aller travailler » et des allocations vélo de 20pences/mile pour les déplacements liés au travail.

Selon la récente enquête de *Green Unions at Work* en 2012:

- 79% des personnes affirment qu'il n'y a pas de formation aux techniques d'écoconduite ;
- par rapport à 5% qui proposent des plans globaux;

- 76% affirment qu'il n'y a pas de subvention à l'utilisation des transports publics ou de transport organisé par l'entreprise ;
- par rapport à 8% et 5% qui proposent des programmes complets ;
- Un peu moins de 70% affirment qu'aucun véhicule hybride, bi-carburants n'a été acheté pour la flotte de l'entreprise ;
- par rapport à 5% d'employeurs qui ont un programme complet ;
- Même si les prêts pour les abonnements aux transports publics font partie des cinq premières initiatives les plus souvent présentes dans les plans globaux,
- 62% affirment que leur employeur ne leur a apporté aucun soutien dans ce cadre.

Un frein majeur à l'utilisation des transports publics est le manque de connaissances concernant les services de transports publics, leurs horaires et les zones qu'ils desservent. Il est important de fournir des informations de très bonne qualité pour garantir que le manque de connaissance ne soit pas un frein à l'utilisation des transports publics.

Une enquête récente donnait de nombreux exemples de délégués syndicaux qui ont négocié avec succès des initiatives de transport écologique sur la base de leurs connaissances de ce qui serait bien accepté par les employés, même s'ils ont parfois rencontré peu de soutien de la part de l'employeur.

- Des délégués de Prospect dans un centre scientifique en Ecosse ont obtenu des abris pour vélos.
- Des délégués UNISON à EDF énergie ont expliqué que les délégués en charge de l'environnement organisent tous les ans des « permanences pour les vélos » animées par un défenseur des vélos bénévole qui vient au bureau tester le bon fonctionnement des vélos, propose des trucs et offre des cadeaux liés au vélo.
- Des délégués de Prospect qui travaillent pour un fabricant d'armes ont vu dans leur entreprise l'installation de douches pour les cyclistes et à la création de places de parking pour les voitures partagées.
- Des délégués de GMB travaillant pour l'administration locale expliquent comment le syndicat à fait campagne avec succès pour un plan vélo et pour un plan de voiture partagée.
- Des délégués de Prospect dans une entreprise de service public ont joué un rôle central dans l'introduction d'une navette de bus pour les employés, alors que
- Des délégués de PCS ont expliqué comment le syndicat avait négocié des augmentations de subventions pour l'utilisation des transports publics quand l'employeur a déménagé dans une zone qui a impliqué une augmentation des temps de déplacements pour de nombreux employés.
- Un délégué de Unite d'une société de logiciels a remporté un grand succès en mettant en avant les téléconférences et les vidéoconférences aux dépens des voyages.
- Des délégués de CWU qui travaillent pour le distributeur de courrier Parcelforce ont fait pression pour l'achat de véhicules plus écologiques.
- Un délégué écologiste de PCS chez DWP travaille avec d'autres délégués de sa branche pour organiser un événement de promotion de la voiture partagée et des autres transports publics.
- Un délégué de GMB dans une entreprise de recyclage affirme que la direction envisage d'utiliser de l'huile de cuisson comme carburant, suite à la suggestion d'un employé.

Les plans mis en œuvre doivent tenir compte des besoins de employés et s'ils ne sont pas faits avec la consultation requise, ils peuvent mener au conflit, comme l'a expliqué un délégué de UCU dans les Midlands.

- Un délégué Unite du service de transfusion du Service national de santé a expliqué qu'ils se battaient pour la promotion du vélo parce qu'ils manquent de parkings pour les vélos et n'ont quasiment pas de douches ni de vestiaires.
- Un délégué de Unite dans une entreprise de services du bâtiment s'est plaint du fait que l'entreprise choisissait les véhicules les moins chers, indépendamment de leur consommation énergétique.
- Un délégué de FBU a expliqué qu'en raison de restrictions budgétaires, un programme pour les vélos qui fonctionnait depuis un certain nombre d'années est maintenant suspendu.

Plaider la cause de l'implication des syndicats:

- Le Carbon Trust estime que la plupart des entreprises pourraient facilement économiser entre 10 et 20 pour cent de leurs coûts énergétiques en prenant des mesures peu onéreuses ou gratuites. Pour ce faire, il faut impliquer les travailleurs sur le terrain.
- Le personnel ne pourra toutefois pas apporter de changement s'il ne comprend pas et ne soutient pas les raisons de leur introduction.
- Le projet GreenWorkplaces du TUC démontre que les employeurs doivent considérer les syndicats comme un élément de la solution. L'implication des syndicats peut apporter des avantages aux entreprises par le biais de l'amélioration de la performance environnementale.

Les conclusions du récent sondage figurant dans le rapport LRD, 'Green Unions at Work 2012' (« les syndicats verts au travail 2012 ») sont les suivantes:

- Les déplacements et les transports comportent des avantages mutuels.
 - Il y a un terrain d'entente pour la discussion ;
 - Cela doit être géré avec équité et sensibilité.
- Nécessité d'impliquer les travailleurs.
 - Temps pour mener des audits et des sondages
 - Congés de formation
 - Droit de mettre sur pied un forum conjoint sur l'environnement
- Les syndicats peuvent apporter des apprentissages et du soutien
 - formations, conférences, ressources et réseaux.

Mobilité durable: point de vue de la Fédération européenne des travailleurs des transports

Alain Sutour, Fédération européenne des travailleurs des transports

On a observé au cours des dernières décennies que la mobilité des personnes et des marchandises contribue à la prospérité de l'Europe. Le secteur des transports a supporté des changements structurels afin de parvenir à cet objectif et des objectifs économiques et environnementaux plus larges demandent de nouvelles réformes.

Le secteur des transports ne peut manquer de faire face à ses besoins structurels. Mais on attend aussi de lui qu'il remédie aux problèmes de congestion, à la pollution, à l'exclusion sociale et aux problèmes d'accessibilité: on lui demande instamment de devenir durable. Si ces objectifs de durabilité débouchent sur de nouveaux efforts à fournir en termes de restructuration, il convient d'attirer particulièrement l'attention sur leur impact sur les personnes.

Selon les chiffres officiels, 4,6 millions de travailleurs, autour de 5% de la main-d'œuvre totale en Europe, est employée dans le réseau des transports. Il s'agit d'un secteur basé sur des personnes qui fournissent un service d'intérêt public.

Aujourd'hui, les pertes d'emploi, le dumping salarial et les mauvaises conditions de travail au sein du secteur des transports élargissent le débat à la dimension sociale: les stratégies de durabilité sont-elles prêtes en tant que pont vers la croissance et la compétitivité menant à des emplois plus nombreux et de meilleure qualité? Oui, le transport durable doit signifier une évolution de l'Europe vers un système de transports plus efficace, plus compétitif, plus écologique et bien géré, prêt pour les années à venir et au-delà. Cela reste toutefois surtout un système géré par des personnes travaillant pour des personnes. Les travailleurs des transports doivent avoir leur mot à dire.

La Fédération européenne des travailleurs des transports, représentant les travailleurs dans tous les secteurs des transports et de la pêche dans une Europe élargie, ont lancé un grand débat sur la Vision du transport durable par les syndicats (« Trade Union Vision on Sustainable Transport »). TRUST est un projet financé par l'UE qui a pour objectif de:

- donner une orientation à une contribution syndicale aux politiques de transport durable.
- Se concentrer sur la dimension sociale d'une perspective à long terme pour l'avenir des transports en Europe.
- Mettre l'accent sur l'importance du « volet emploi » de la Stratégie de Lisbonne: des emplois plus nombreux et de meilleure qualité.

- Souligner la nécessité d'évaluations adéquates des processus de restructuration.
- Intégrer les questions d'égalité entre les sexes dans la discussion sur la durabilité.
- Promouvoir des exemples de bonnes pratiques en matière de nouvelles formes d'organisation.

Les conclusions tirées de ces échanges ont été déterminantes dans la mise sur pied d'un nouveau cadre politique, permettant d'intégrer dans la conception de la politique des transports en Europe la durabilité sociale et les besoins des travailleurs.

TRUST était un projet de 18 mois qui s'est déroulé en quatre étapes.

Etape préparatoire. Dans cette étape de collecte d'informations, nous avons envisagé l'élaboration des premiers documents de discussion. Un comité de pilotage a contrôlé les aspects organisationnels de tout le processus.

Ateliers sectoriels. Sept ateliers sectoriels de deux jours – correspondant aux sections de l'ETF: l'aviation civile, la pêche, les ports, les routes, les chemins de fer, le transport maritime, les voies navigables – ont permis de discuter d'un ordre du jour commun basé sur quatre sujets centraux.

- La stratégie de Lisbonne et les travailleurs des transports ;
- La restructuration et les développements du secteur des transports ;
- Le transport et l'environnement ;
- Le financement des infrastructures, les aides d'état et le rôle de l'état.

Conférences transsectorielles. Les conclusions des ateliers sectoriels, compilés en documents d'orientation, ont été discutés lors de trois conférences transsectorielles dont le but était d'élaborer une vision commune sur les sujets centraux.

Conférence finale. Les résultats de l'ensemble de l'exercice ont été présentés lors de l'événement de clôture, au cours duquel les syndicats ont rendu publique leur contribution finale au transport durable pour une Europe sociale durable.

SESSION 4 – Mobilité durable dans les zones rurales

Mobilité durable: une perspective régionale – Innover pour l'avenir

Melville Kendal, Conseil du Comté de Hampshire / Assemblée des régions d'Europe

Le point de mire de la politique de l'UE est la croissance des transports et le soutien à la mobilité tout en atteignant l'objectif de réduction de 60% des émissions de gaz à effet de serre. Le défi consiste à rompre la dépendance du système vis-à-vis du pétrole sans sacrifier son efficacité et compromettre la mobilité. L'objectif majeur de la politique européenne des transports est d'aider à mettre sur pied un système qui sous-tende le progrès économique européen, favorise la compétitivité et offre des services de mobilité de grande qualité tout en utilisant les ressources de manière plus efficace. L'UE doit diviser par deux l'usage des voitures utilisant des carburants conventionnels dans les transports urbains d'ici 2030; les éliminer progressivement dans les villes d'ici 2050 et parvenir à une logistique des villes essentiellement exempte de CO2 dans les grands centres urbains d'ici 2030 (10). Délaisser le pétrole requiert un nouveau concept de mobilité, soutenu par un ensemble de technologies ainsi que par un comportement plus durable.

Il y a trois axes principaux à développer:

1. L'efficacité des véhicules via de nouveaux moteurs, de nouveaux matériaux et de nouvelles conceptions;
2. L'utilisation d'une énergie plus propre via de nouveaux carburants et de nouveaux systèmes de propulsion;
3. Une meilleure utilisation du réseau et des opérations plus sécurisées et plus sûres par le biais de systèmes d'information et de communication.

On ne peut imposer de nouveaux concepts de mobilité. Si l'on veut promouvoir des comportements plus durables, il convient d'encourager activement une meilleure planification de la mobilité. Le développement du concept requerra des normes européennes communes dans le respect des règles de l'UE en matière de concurrence. Pour être plus efficace, la recherche technologique doit être complétée par une approche systémique, en étant attentif aux exigences en matière d'infrastructures et en matière réglementaire, à la coordination des multiples acteurs et réalisant de grands projets de démonstration pour encourager l'adoption par le marché. Des solutions interopérables interconnectées pour la prochaine génération de gestion des transports multimodaux et de systèmes d'informations (notamment pour la recharge) sont vitales pour garantir l'évolution de l'adoption par le public. Il est vital qu'il y ait une cohérence au niveau de l'UE – une situation dans laquelle (par exemple) un Etat membre a opté exclusivement pour des voitures électriques et un autre pour les biocarburants uniquement détruirait le concept de liberté de circulation à travers l'Europe.

L'Assemblée des régions d'Europe a récemment démarré une campagne pour les véhicules électriques. L'ARE a consulté l'Association des constructeurs européens d'automobiles, et Eurelectric, L'Union de l'industrie électrique en Europe, qui font toutes deux pression en faveur de politiques permettant d'aider le marché des véhicules électriques. L'accord est que l'ARE doit utiliser la voix collective des régions pour pousser les développements au niveau européen, tout en utilisant l'influence locale des régions pour aider à stimuler l'utilisation de ces véhicules au niveau local (en partenariat avec l'industrie quand c'est possible). Un rapport de l'ARE sera adopté en mai de cette année. On y donne un certain nombre de références sur la manière d'augmenter la confiance dans les véhicules électriques et aider ainsi au développement du marché. Il est essentiel pour ce faire d'avoir les infrastructures nécessaires, en particulier des systèmes d'enregistrement et de paiement et une normalisation des méthodes de recharge, pour que ce soit accessible partout, et il est nécessaire de promouvoir plus largement l'utilisation de véhicules électriques.

Les conducteurs de véhicules électriques doivent savoir qu'ils pourront avoir accès à des bornes de recharge partout où ils iront et qu'ils pourront utiliser facilement les bornes de recharge et qu'ils n'auront pas d'inconvénients liés à différents systèmes d'enregistrement et de paiement. La manière dont les consommateurs peuvent utiliser leurs cartes bancaires dans des distributeurs dans toute l'Europe est un bon exemple du modèle que doivent suivre les programmes de recharge – c'est-à-dire que l'enregistrement auprès d'une entreprise ou d'une agence doit permettre d'accéder à tous les systèmes des autres entreprises ou agences. Un membre du public qui peut envisager de conduire une voiture électrique a également besoin de connaître les avantages potentiels que cela comporte et être informé des infrastructures disponibles.

Parmi les recommandations pour l'utilisation des voitures électriques, on peut citer:

- La législation européenne, qui doit soutenir l'universalité des systèmes d'enregistrement et de paiement, pour aider à développer la confiance des consommateurs et réduire les inconvénients possibles. A ce stade, il est particulièrement important d'identifier un Directeur général au niveau européen qui soutiendra cet objectif. Il est possible d'influencer l'avenir des véhicules électriques de façon importante et innovante.
- Dans le même temps, les régions peuvent promouvoir les avantages des véhicules électriques en utilisant leur influence locale, par exemple:
 - en créant des plateformes d'information ;
 - en mettant à disposition des véhicules dans le cadre de programmes de partage de voitures,
 - en promouvant l'utilisation de véhicules électriques dans des zones touristiques (c. à d. par les visiteurs)
 - en soutenant financièrement les utilisateurs de véhicules électriques (c. à d. via une taxation, et la tarification des parkings et des routes)
 - en créant des occasions de voir ou de conduire des véhicules électriques lors d'événements « écologiques »
 - en utilisant des véhicules électriques au sein de leur propre flotte ;
- Les régions peuvent également cartographier la localisation des bornes de recharge dans leur localité, travailler avec l'industrie afin de créer un tableau complet qui, encore une fois, aide à donner confiance aux consommateurs. L'universalité de la cartographie des infrastructures constitue un autre objectif.

La Commission européenne a annoncé le 24 janvier que le branchement des véhicules électriques de « type 2 » serait la norme commune dans toute l'Europe. En travaillant à des objectifs proposés pour des infrastructures de recharges publiques d'ici 2020, ils ont traité un problème vital. Le manque de normalisation des branchements entravait les investissements parce que les parties ne pouvaient pas être sûres que leur investissement coûteux ne soit ensuite rendu obsolète par une technologie de recharge alternative. Les infrastructures de bornes de recharge normalisées doivent être complétées par des systèmes universels d'enregistrement et de paiement pour maximiser la confiance du consommateur et ensuite, la confiance des investisseurs potentiels. A cette fin, l'ARE utilisera sa voix collective pour faire du lobby au niveau européen ; la priorité étant de trouver un Directeur général qui soutienne l'idée. L'ARE tient vraiment à ne pas laisser de côté cet élément crucial d'universalité de l'utilisation des bornes de recharge et va dès lors user de son influence de façon active et innovante. Parallèlement, les régions entreprendront un travail au niveau local pour augmenter l'utilisation des véhicules électriques dans leur propre localité.

Mobilité durable, développement rural et cohésion territoriale

Patrice Collignon, Association internationale Ruralité, Environnement, Développement

Une association internationale mise sur pied en 1980, Ruralité, Environnement, Développement (RED) développe, via son réseau de membres et de partenaires en Europe, des échanges continus concernant les politiques rurales et leur mise en œuvre, avec l'objectif double de parvenir à une meilleure efficacité de l'utilisation du sol et de renforcer le dialogue avec les institutions européennes.

RED a plusieurs fonctions:

- RED anime un réseau européen de développement rural et promeut une approche participative du développement qui intègre, dans une zone spécifique, les concepts économiques, sociaux, culturels et environnementaux dans un projet territorial.
- RED coordonne des plateformes européennes comme le Mouvement européen de la ruralité et apporte son soutien aux activités des membres au niveau international.
- RED anime le site internet www.ruraleurope.org, et publie la lettre d'informations Eurobrèves et des dossiers thématiques.

Les objectifs proposés en vue d'une future politique rurale européenne qui doivent être satisfaits par l'UE sont les suivants:

- La cohésion territoriale de l'UE en réduisant les disparités via un équilibre entre les zones rurales et urbaines, en maintenant et en améliorant les services publics et les infrastructures de transports et de communication, notamment l'accès au haut débit.
- La consolidation des économies locales via la sauvegarde et la création, de préférence, d'entreprises et de possibilités d'emplois locales, pour éviter le dépeuplement, s'attaquer au chômage structurel et limiter les déplacements quotidiens;
- L'amélioration des conditions de vie et en particulier en termes de mobilité, d'hébergement et d'accès aux services;
- L'intégration des territoires ruraux dans des centres de compétitivité grâce à leurs potentialités internes;
- Le développement de réseaux pluriacteurs qui rassemblent la recherche, l'ingénierie et la production en synergie avec les offres universitaires et les centres urbains.
- Le développement et le renforcement de réseaux consacrés à l'échange de connaissances entre régions rurales;
- Le redéploiement d'un secteur agricole multifonctionnel en phase avec la société, avec une indemnisation financière pour les services rendus;
- La conservation de la biodiversité, de l'environnement naturel par le biais du développement durable;
- Mettre l'accent sur la diversité du patrimoine culturel rural;
- Renforcer la participation des citoyens dans les futures politiques du gouvernement et dans le développement du renforcement des capacités par les organisations et les populations locales.

RED a précisé que la gestion de la mobilité est une discipline intégrée qui doit prendre en compte les besoins des zones rurales et viser la cohésion territoriale. Il convient de mettre sur pied des partenariats entre régions, employeurs et employés pour intégrer la mobilité durable au niveau local.

Mobilité durable dans les zones rurales : un défi pour les travailleurs

Bénédicte Vellande, Confédération des Syndicats Chrétiens Belgique

On a défini la mobilité comme une source d'inégalités pour les raisons suivantes:

- Permis de conduire (28% des Belges de plus de 18 ans n'ont pas de permis de conduire) souvent requis pour pouvoir travailler ;
- Mobilité: rurale / urbaine ;
- Mobilité des femmes / des hommes ;
- Mobilité des jeunes / des personnes âgées ;
- Mobilité des personnes valides/ des personnes à mobilité réduite ;
- Coût de la mobilité (transport = 2^e ou 3^e poste du budget des ménages, après le logement).

Toutefois, la promotion de la mobilité durable tend à réduire les inégalités sociales, économiques et environnementales.

Une unité en charge de la mobilité a été mise sur pied au sein de la Confédération des Syndicats Chrétiens en Belgique. Les tâches suivantes lui ont été assignées:

- Informer/sensibiliser les travailleurs et leurs représentants sur ces questions ;
- Former les représentants des travailleurs afin d'améliorer le dialogue social sur la mobilité durable ;
- Encourager les initiatives en apportant un soutien technique.

Le rôle des organisations syndicales (unité mobilité) dans l'UE doit être le suivant:

- Relier les travailleurs concernés / les syndicats de la zone ;
- Relier les expériences de différents plans de mobilité ;
- Etre un contact unique pour les autres acteurs (bureaux d'étude, régions, etc.) ;
- Développer des outils de sensibilisation ;
- Soutenir le changement: réunions d'information dans des entreprises, formations par les syndicats ;
- Evaluation continue de l'adéquation des mesures en réponse aux besoins.

La Semaine de la mobilité durable joue un rôle essentiel dans la sensibilisation.

Les déplacements domicile - travail jouent un rôle structurel et il est nécessaire de réduire les inégalités à cet égard. Un plan de mobilité durable ne peut toutefois pas fonctionner sans une dimension réglementaire à caractère obligatoire.

JOUR 2

SESSION 1 – Mobilité porte à porte et chaîne de valeur

Bonnes pratiques du réseau transeuropéen des transports de l'UE (RTE-T)

Gudrun Schulze, Commission européenne DG Mobilité et Transport

Mettre sur pied un réseau transeuropéen des transports (RTE-T) efficace est un élément essentiel du relancement de la Stratégie de Lisbonne en faveur de la compétitivité et de l'emploi en Europe et cela joue un rôle central dans la Stratégie Europe 2020.

Les politiques et les projets du RTE-T ont pour objectif de :

- Promouvoir une authentique approche en réseau comme base d'une politique de transport durable;
- Etablir et développer des liens et des interconnexions clé nécessaires pour éliminer les entraves à la mobilité;
- Compléter les parties manquantes et terminer les routes principales, en particulier les tronçons transfrontaliers;

- Traverser les barrières naturelles;
- Améliorer l'interopérabilité sur les routes principales.

La feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources (Livre blanc, 2011) comporte l'objectif d'une réduction de 60% des émissions de CO₂ tout en satisfaisant les besoins croissants en mobilité.

La Commission européenne est actuellement en train de préparer une nouvelle législation sur le RTE-T. Dans l'intervalle, deux règlements ont été proposés en 2011:

- Des lignes directrices syndicales pour le développement du réseau transeuropéen des transports, régissant la planification et la mise en œuvre des infrastructures jusqu'en 2050 ;
- Le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe régissant le financement de l'UE jusqu'en 2020.

Les nouvelles lignes directrices du nouveau RTE-T comprendront:

- Un réseau multimodal avec des normes contraignantes en matière d'infrastructures, sur la base de la législation et des accords internationaux de l'UE;
- Un accent accru sur les noyaux, à la fois les noyaux urbains et les noyaux de transport;
- Un lien renforcé entre les fonctionnalités des infrastructures et le développement des infrastructures;
- Un cadre pour les Services de transport intelligents afin de stimuler l'utilisation efficace des infrastructures et l'innovation technologique pour permettre des solutions « bas carbone »;
- La partie la plus stratégiquement importante du RTE-T – le résultat de la première méthode véritablement européenne de planification des réseaux de transport;
- Une approche multimodale du réseau contrastant avec l'approche actuelle des projets prioritaires unimodaux;
- Précurseur du développement d'infrastructures efficaces en termes de ressources, intelligentes et innovantes dans toute l'UE;
- Priorité à la mise en œuvre (objectif 2030), avec un soutien fort des instruments financiers et non financiers de l'UE.

Les nouvelles lignes directrices du RTE-T comprendront des dispositions relatives aux noyaux urbains. La majorité des déplacements sur les RTE-T trouvent leur origine/se terminent dans des noyaux urbains, ce qui constitue un défi en termes de capacité/de qualité:

- Chevauchement des trafics longue distance, régional et urbain, mettant à rude épreuve les limites des infrastructures;
- Bruit, émissions toxiques/de carbone affectent la qualité de vie des citoyens;
- Des réseaux mal intégrés de différents modes de transport (p.ex. ferroviaire, aérien ou maritime) peuvent rendre le trafic longue distance de passagers ou de fret inefficace et peu attrayant;
- La mauvaise connexion des réseaux pour le trafic longue distance et urbain génère des pertes de temps pour les utilisateurs sur le « dernier tronçon ».

Pour relever les défis liés aux noyaux urbains, un article particulier a été introduit dans la proposition de lignes directrices du RTE-T. Pour la première fois, la législation européenne demande aux différents acteurs de prendre des mesures appropriées. Les noyaux urbains jouent un rôle clé dans l'élaboration du réseau central (les principaux centres économiques, culturels et scientifiques de l'UE sont la plupart du temps des points d'origine ou de destination importants). Une nouvelle politique du RTE-T promeut également des infrastructures et des véhicules intelligents et innovants (systèmes avancés de gestion du trafic pour l'utilisation efficace des infrastructures urbaines limitées et l'amélioration de la qualité des services ; infrastructures innovantes – systèmes de véhicules novateurs en matière de transports à bas carbone).

Parmi les instruments de mise en œuvre et de financement pour la promotion de la mobilité durable, on peut citer:

- Les lignes directrices et les corridors du RTE-T ;
- Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe ;

- CIVITAS ;
- Les fonds de cohésion et les fonds régionaux de l'UE ;
- Le septième Programme cadre pour la recherche et le développement technologique ;
- Le programme Energie intelligente pour l'Europe (STEER)

Parmi les bonnes pratiques concernant la mise en œuvre du RTE-T dans les zones urbaines, on peut citer:

- La connexion ferroviaire à grande vitesse vers l'aéroport de Bruxelles: Diabolo ;
- Aller sous terre pour améliorer la capacité des chemins de fer : le Citytunnel de Malmö ;
- Le tunnel ferroviaire de Göteborg: permettant la traversée de la ville ;
- Le centre de transit de Berlin: lien entre les transports locaux, nationaux et internationaux ;
- Lien ferroviaire de l'aéroport de Malpensa: connexion du terminal 2 au terminal 1 et au réseau ferroviaire national ;
- Infrastructures intermodales pour le transport des passager et du fret à l'aéroport international Cluj-Napoca/Roumanie.

Une approche intégrée combinant différents modes de transport

Peter Wolters, European Intermodal Association (Association intermodale européenne)

La European Intermodal Association (EIA) est une plateforme internationale indépendante promouvant la mobilité intermodale durable en Europe en combinant des solutions innovantes en matière de transports ferroviaire, fluvial, routier, aérien et maritime.

Les résultats d'une étude de 2009 du Forum économique mondial attestent que:

- 24% des véhicules transportant des marchandises dans l'UE rouent à vide ;
- Le remplissage moyen des autres est de 57% ;
- L'efficacité totale n'est que de 43% ;
- On estime le préjudice indemnisable à 160 milliards €, ce qui représente 1,2% des émissions de CO₂.

Le Livre blanc européen de 2011 sur les Transports a pour objectif de réduire de 60% les GES dans le secteur des transports d'ici 2050. Le secteur du transport de fret est la branche principale où la satisfaction des objectifs de protection du climat pose problème. Les entreprises ont besoin de solutions innovantes en matière de logistique du fret et urbaine. Les pouvoirs publics ont besoin d'arguments pour leur engagement dans le transport de fret.

La consolidation et le groupage des marchandises constitue une formule réussie parce que cela augmente le coefficient de remplissage tout en réduisant les livraisons. Il est souvent difficile d'établir une nouvelle collaboration en matière de logistique et de partage des données pour optimiser la planification. Mais la bonne nouvelle est que de nouveaux modèles de collaboration existent via la neutralisation des échanges de données sensibles entre acteurs tout en respectant les règles de l'UE en matière de concurrence.

Le transport urbain de fret (UFT) est le plus efficace (coefficient de remplissage, acheminement et livraisons) quand il y a des économies d'échelle et un groupage des plus grands opérateurs/grandes opérations. Les parcs de distribution à large échelle du fret par chemin de fer ou par voies d'eau doivent être construits à la périphérie des zones urbaines. Il est nécessaire de diffuser les bonnes pratiques en matière d'UFT dans toute l'Europe via des portails internet et via d'autres moyens.

Le projet BESTFACT a été présenté comme le premier portail de bonnes pratiques, de contacts et de politiques en matière de transport de fret. L'objectif de BESTFACT est de développer, de diffuser et d'améliorer la diffusion des bonnes pratiques et des innovations en matière de transport de fret qui contribuent à satisfaire les objectifs européens en matière de politique des transports en termes de compétitivité et d'impact environnemental. Il comprend:

- Un inventaire complet des bonnes pratiques et des innovations en matière de fret et de logistique urbaine qui ont prouvé leur efficacité durable;
- Une plateforme d'acteurs ouverte, neutre offrant un recueil de données continuellement mis à jour et facilement exploitable;

- Une concordance entre la logistique compétitive urbaine et du fret, la recherche innovante et les objectifs durables de la politique de l'UE;
- Une simplification, une normalisation et une intégration des processus de TIC et des procédures de e-fret par les acteurs industriels, les administrations et les chercheurs.

BESTFACT va développer un ensemble de bonnes pratiques en matière de solutions de transport durable et de logistique, et leur impact, et en matière de mesures écologiques rentables. L'EIE et Polis communiqueront les résultats au niveau européen tout en les promouvant auprès des villes, des régions et des industries. Ce projet permettra de mettre sur pied une méthodologie indispensable, neutre, solide et reproductible de collecte et de traitement des bonnes pratiques.

Promouvoir la durabilité via la gestion de la mobilité

Bart Desmedt, Traject Management

Traject développe une vision mondiale du trafic et de la mobilité, en introduisant le point de vue de l'utilisateur. Cette approche permet d'augmenter l'acceptation des citoyens et des autres acteurs et permet dès lors d'aboutir à des changements plus durables. Ses champs d'intervention les plus typiques sont:

- Des plans de mobilité pour des destinations et des groupes cibles spécifiques, des plans de déplacement d'entreprises;
- La gestion du changement dans le domaine de la mobilité;
- Le développement et le suivi de systèmes de transport sur mesure, la gestion du stationnement;
- Le marketing et la communication en matière de mobilité;
- La gestion quotidienne des projets et des services de mobilité;

La gestion de la mobilité représente la version européenne de la "Transportation Demand Management" (TDM) (*Gestion de la demande en transports*) qui est née dans les années 1980 avec la "Clean Air Act" (Loi sur la qualité de l'air). Les entreprises ont été obligées de mettre en œuvre des mesures de diminution de l'utilisation de la voiture via des plans de transports d'entreprises et apporter des solutions du type covoiturage et covoiturage par minibus, services de bus, télétravail, etc. Le terme a été importé en Europe en 1991: le programme « Gestion des transports » aux Pays-Bas est basé sur ce concept américain et a été adopté en Belgique en 1992.

L'essence de la gestion de la mobilité est d'intégrer le côté de la demande dans la planification des transports via une approche du bas vers le haut et de travailler avec des groupes cibles à des solutions sur mesure. Le nouveau paradigme de la gestion de la mobilité est centré sur l'interactivité entre l'offre et la demande et surtout entre les administrations routières, les législateurs, les utilisateurs individuels des transports et les responsables de sites.

Le cadre national belge pour le trafic des navetteurs est le suivant:

- Obligation pour les entreprises > 100 employés de fournir des données sur la mobilité tous les trois ans ;
- Depuis 1998: cadre fiscal en faveur des transports durables pour les navetteurs:
 - Remboursement pour les cyclistes (navette ou déplacement professionnel): exonéré de taxes jusqu'à 0,22€/km) ;
 - Vélo offert par l'employeur et investissement dans des infrastructures pour les vélos: exonéré de taxes pour les employés, déductible à 120% pour l'employeur ;
 - Remboursement des transports publics: exonéré de taxes à 100% ;
 - Primes fiscales pour les covoitureurs et pour les utilisateurs du bus de l'entreprise ;
 - Taxation des voitures de société liée au CO₂ ;

On assiste en Belgique à une multiplication d'initiatives en matière de gestion de la mobilité. Il y a à Bruxelles un plan obligatoire concernant les navetteurs pour les entreprises de plus de 100 employés et une aide est apportée aux entreprises pour le suivi du plan. En ce qui concerne l'accès au travail, plusieurs actions spécifiques ont été mises en œuvre pour:

- Les 20% de ménages sans voiture, avec des problèmes spécifiques pour les personnes récemment arrivées ;
- La formation des personnes en recherche d'emploi et les travailleurs temporaires ;
- S'orienter dans la ville / la manière d'utiliser les transports publics/ travail de proximité.

L'étude du cas du plan de la chaîne de supermarchés Colruyt « Bike 2 work » (« pédaler pour aller travailler ») a permis une augmentation de l'utilisation du vélo de 8 à 14% dans la répartition modale et a également permis un accès au travail pour les employés sans voiture. Le projet était axé sur:

- Des vélos gratuits pour les navetteurs, en combinaison avec une facturation au km pour les cyclistes ;
- Un engagement plus large en termes de durabilité qui comprend également une politique active en termes de covoiturage et de réduction des émissions liées au fret.

La gestion de la mobilité a également été étendue à d'autres déplacements comme les déplacements pour le loisir (46% de tous les déplacements en Belgique). Le nombre et la distance des déplacements liés aux loisirs augmentent de façon continue. De plus en plus, l'intensité du trafic pendant le week-end atteint le niveau de celui des jours de travail. Une approche spécifique en termes de gestion de la mobilité peut contribuer à réduire les effets négatifs des déplacements plus irréguliers et en même temps augmenter la qualité du temps de loisirs.

Ces déplacements:

- Etendent les encombrements au-delà des heures de pointe;
- Certaines destinations perdent de leur attrait en raison du nombre de voitures;
- La gestion de la mobilité diminue l'impact sur l'environnement;
- L'intégration dans des plans de mobilité (urbaine) durable:
 - consultation et information/ travailler avec les entreprises, les écoles, etc.
 - infrastructures pour les vélos et de transports publics;
 - gestion des stationnements: exigences minimales à maximales.
- Flandre:
 - Contrats de mobilité entre l'administration régionale et les municipalités;
 - Si la municipalité conçoit un plan de mobilité selon certaines normes de durabilité, elle reçoit des subventions de la région;
 - Des subventions sont apportées entre autres quand on « travaille avec des groupes cibles ».

SESSION 2 – Logistique et mobilité durable

Le développement de corridors verts dans l'UE

Sergio Barbarino, Procter & Gamble

L'innovation durable liée aux opérations de logistique consiste à prendre en considération le cycle de vie total de l'extraction des matériaux jusqu'à leur élimination. Il est essentiel de décarboniser la chaîne d'approvisionnement pour que l'UE parvienne à ses objectifs de réduction de CO₂ dans lesquels les transports représentent 40% du total des émissions (45% par les voitures). P&G a mis en avant une meilleure utilisation des infrastructures existantes et de meilleurs moyens de changer le comportement des consommateurs pour parvenir à cet objectif.

Le projet CAPIRE est une action de coordination dans le cadre de l'initiative européenne en faveur des voitures vertes qui va préparer et soutenir la réalisation d'un partenariat public privé (PPP) de soutien et de mise en pratique de l'initiative européenne en faveur des voitures vertes.

CAPIRE est centré sur des projets qui peuvent encourager la compétitivité de l'industrie automobile européenne dans le domaine de l'électrification des transports ainsi que dans le développement de technologies et de services visant à réduire l'empreinte européenne en matière de CO₂. Les activités de CAPIRE seront axées sur deux domaines principaux: (i) une prise en compte attentive des options par rapport aux objectifs, à la forme et à la mise en œuvre

d'un PPP, et (ii) l'identification des obstacles technologiques et des besoins respectifs en matière de recherche au sein du 7^e programme cadre.

Les principaux résultats seront un modèle de mise en œuvre adéquat et éprouvé de PPP et une feuille de route dédiée basée sur une analyse élaborée et approfondie des besoins en termes de R&D, des jalons respectifs et des mesures de soutien. L'objectif est d'augmenter la compétitivité d'une industrie automobile européenne mondiale en matière de véhicules efficaces du point de vue énergétique, sûrs, non polluants et sans CO₂.

Pour qu'elle soit suffisamment large, la stratégie doit être basée sur les trois piliers technologiques suivants.

- Voitures individuelles et véhicules utilitaires légers: réduire la pollution locale, les émissions de gaz à effet de serre et le bruit en accélérant l'électrification des véhicules et la mise à disposition d'infrastructures spécifiques pour la connexion aux sources d'énergie sans CO₂;
- Camions et bus: améliorer l'efficacité générale du transport de passagers et de fret en accélérant l'amélioration des technologies MCI et leur électrification partielle potentielle;
- Logistique: améliorer l'efficacité du transport des marchandises en optimisant le taux de remplissage des camions et en mixant différents vecteurs de transport permettant d'économiser de l'énergie comme le transport ferroviaire et le transport routier.

Les résultats de CAPIRE serviront de ligne directrice pour la R&D dans le domaine de l'automobile et de la politique des transports routiers en lien avec le thème des voitures vertes. Leur déploiement nécessitera une coopération active entre les équipementiers, les fournisseurs automobiles et de technologies, les opérateurs routiers et les gestionnaires de trafic, les fournisseurs d'énergie et les prestataires de services, les universités et les pouvoirs publics, pour atteindre les objectifs ambitieux à moyen et long terme liés aux technologies clé.

Un nouveau projet de l'UE intitulé « Supporting EU's Freight Transport Logistics Action Plan on Green Corridors Issues » (*Soutenir le plan d'action pour la logistique des transports de fret sur les questions des corridors verts*) ("SuperGreen"), est un projet sur 3 ans, qui fait partie d'une action coordonnée soutenue par la Commission européenne (DG-TREN) dans le contexte du 7^e programme cadre. L'objectif du projet est de promouvoir le développement d'une logistique européenne du fret de manière respectueuse pour l'environnement. Les facteurs environnementaux jouent un rôle croissant dans tous les modes de transport, et il est nécessaire d'adopter des approches holistiques pour identifier des solutions « gagnant-gagnant ». SuperGreen permettra d'évaluer une série de « corridors verts » couvrant certaines régions représentatives et les principaux axes de transport à travers l'Europe. Les objectifs du projet SuperGreen concernent le soutien au développement de réseaux de transport durables en respectant les exigences liées aux aspects de planification environnementale, technique, économique et sociale. Cela sera réalisé par:

- L'analyse comparative des corridors verts. Sur la base d'un tableau général des paramètres pertinents (indicateurs clé de performance) comme la consommation énergétique et les émissions, les aspects opérationnels et les questions liées à la gestion de la chaîne d'approvisionnement, les coûts externes (notamment les aspects de planification sociale et spatiale), les coûts d'infrastructures et les coûts internes: les points à améliorer (c. à d. les goulots d'étranglement) seront identifiés.
- « technologies vertes ». Méthodes d'amélioration de ces goulots d'étranglement. Parmi les technologies vertes envisagées se trouvent les nouveaux systèmes de propulsion, les carburants alternatifs, les technologies de manutention des marchandises, ou de nouveaux concepts de toutes sortes qui soient pertinents dans le cadre des corridors verts multimodaux.
- Une utilisation « plus intelligente » des flux de TIC déjà disponibles dans la chaîne multimodale peut améliorer les goulots d'étranglement identifiés et rendre les corridors verts encore plus verts. Il convient de prendre en considération l'influence de questions comme l'e-fret, la gestion de la chaîne d'approvisionnement, une planification plus intelligente (technologies de navigation automobile), la programmation et le repérage et la localisation.
- Recommandations pour la R&D. Quand les « technologies vertes » disponibles et les connaissances actuelles concernant une « utilisation intelligente des flux de TIC » ne

sont pas suffisantes pour améliorer les goulots d'étranglement identifiés, on suggèrera des recommandations pour de futurs appels à proposition en matière de R&D.

- Implications politiques. Les implications des politiques réglementaires associées sur les solutions possibles seront examinées afin d'aider la Commission dans la formulation et l'harmonisation des politiques sur les corridors verts.
- Diffusion et sensibilisation. Dans le cadre du projet, on accorde une attention particulière à la diffusion et à la visibilité des résultats. Cela implique d'être en relation avec les acteurs impliqués dans les thèmes traités dans le cadre de SuperGreen (gestionnaires d'infrastructures, opérateurs de transport et de terminaux, chargeurs, opérateurs logistique, administrations nationales et locales, etc.). Cela comprendrait également le développement d'un plan de diffusion, de matériel promotionnel, d'ateliers et d'autres événements impliquant la participation des acteurs.

SESSION 3 - Modérer les émissions de transport et créer des emplois

La perspective de l'Organisation mondiale du travail sur la transition vers une économie plus verte

Daniel Samaan, Organisation internationale du travail

Deux des rôles les plus importants de l'OIT dans le contexte de cet atelier sont:

- De créer un consensus sur le double dividende de l'ordre du jour vert et de l'ordre du jour social : l'initiative pour des emplois verts de l'OIT; et
- La recherche sur les complémentarités entre politiques vertes et politiques sociales.

La transition vers une économie verte implique la question du bien-être. Qu'il n'y ait aucun résultat en termes d'emplois ou un résultat positif, ils y aura des gagnants et des perdants et il conviendra de déterminer une compensation. Les possibilités actuelles dans la transition vers une économie verte peuvent être synthétisées comme suit:

1. Augmentation des revenus par le biais d'une diminution des importations de ressources (p.ex. le pétrole);
2. Modèles de croissance plus élevée (nouvelles technologies, nouveaux produits);
3. Emplois plus nombreux et de meilleure qualité (probablement peu en quantité, les améliorations qualitatives dépendent des politiques);
4. Meilleur environnement (qualité de l'air, nourriture, eau, moins de coûts sanitaires).

Les trois principaux défis sont les suivants:

- La réduction du nombre d'emplois dans les secteurs « bruns » (2-3% du total des emplois, p.ex. mines de charbon, production de pétrole) avec une réaffectation sectorielle du travail (difficile pour les travailleurs plus âgés, ou quand le choc est concentré dans une région) et la prise en compte de nouveaux besoins en formation;
- ajustement de la technologie et des compétences au sein des secteurs bruns viables (~40% de l'emploi -- p.ex. le secteur des transports, l'agriculture, le secteur de la construction) via le dialogue social et la remise à niveau des compétences avec une perte possible de compétitivité à court terme, mais un potentiel de meilleure compétitivité plus tard.
- Certains nouveaux emplois verts: des secteurs produisant de la technologie verte ou réduisant directement les gaz à effet de serre (2-5% des emplois dans l'UE et aux USA, seulement 1-2% dans les pays émergents – p.ex. l'énergie éolienne, le recyclage, la reforestation) avec une stratégie intégrée et une amélioration des liens en amont afin de stimuler les possibilités d'emploi et de productivité.

Le passage à une économie verte ne se fera pas seul. Les forces du marché ne sont pas suffisantes, il faut donc un processus d'ordre politique parce qu'il est aujourd'hui plus rentable de produire avec une technologie qui produit beaucoup de CO₂ (différent pour les TI). Les entreprises individuelles ne peuvent pas produire des biens publics comme les transports publics et les marchés sont de médiocres supporteurs des transitions entre les emplois.

Si l'on veut parvenir au développement durable, il est nécessaire d'adopter une économie verte. Toutefois, comme on le souligne dans le rapport conjoint PNUE/OIT « Working towards sustainable development: Opportunities for decent work and social inclusion in a green economy » (*Vers le développement durable; Opportunités en matière de travail décent et d'inclusion sociale dans une économie verte*) une économie verte peut également, si elle est accompagnée du dosage politique approprié, créer des emplois plus nombreux et de meilleure qualité, sortir les personnes de la pauvreté et promouvoir l'inclusion sociale. En réalité, le modèle de croissance de ces quelques dernières décennies s'est révélé inefficace, non seulement économiquement, mais également du point de vue environnemental, de l'emploi et du point de vue social. Il sur-utilise les ressources naturelles, n'est pas durable du point de vue de l'environnement et n'est pas parvenu à répondre aux aspirations d'une grande proportion de la société à la recherche d'un travail productif et décent et d'une vie digne.

Un nouveau modèle de développement – un modèle qui mette les personnes, l'équité et la planète au cœur des décisions politiques – s'impose de toute urgence et est éminemment réalisable. Plus fondamentalement, il est démontré dans le rapport que l'emploi et l'inclusion sociale doivent faire partie intégrante de toute stratégie de développement durable et doivent faire partie des politiques concernant le changement climatique et garantir la préservation de l'environnement. Le rapport évalue en particulier les implications sectorielles, en termes d'emplois et de revenus de la transition vers une économie verte. Il souligne les conditions nécessaires, les prescriptions politiques et les bonnes pratiques requises pour garantir que l'économie verte soit caractérisée par des gains en termes de qualité des emplois, de réduction de la pauvreté et d'amélioration de l'inclusion sociale.

Ces résultats positifs ont une chose en commun: la reconnaissance que les défis environnementaux et socioéconomiques doivent être traités de façon complète et complémentaire.

- Tout d'abord, cela signifie de promouvoir et de mettre en œuvre des processus de production durables au niveau de l'entreprise elle-même, en particulier dans les petites et moyennes entreprises dans les secteurs clé mentionnés plus haut.
- Deuxièmement, une extension de la protection sociale, une aide au revenu et des mesures en matière de formation afin d'améliorer les compétences sont essentielles pour garantir que les travailleurs soient en mesure de tirer profit de ces nouvelles possibilités.
- Troisièmement, les normes internationales en matière de travail et les droits des travailleurs peuvent constituer un cadre législatif et institutionnel, ainsi qu'une orientation pratique pour le travail dans une économie plus verte et plus durable, en particulier quand il s'agit de la qualité des emplois et de la sécurité et de la santé professionnelles.
- Enfin, un dialogue social efficace, impliquant les employeurs et les syndicats est essentiel pour la gouvernance du développement durable.

Une perspective mondiale sur l'écologisation du secteur des transports et la création d'emplois

Philipp Saylor, Forum économique mondial

Même dans les scénarios les plus optimistes, on s'attend à ce que les transports dépendent fortement du pétrole dans les deux décennies à venir, dès lors, intensifier les technologies des transports durables existantes peut aider le secteur des transports et les gouvernements à atteindre leurs objectifs en termes de durabilité et de réduction des émissions de carbone. Il offre aussi toutefois de grandes possibilités de création d'emploi, et de croissance économique soutenue à long terme.

Pour y parvenir, Sustainable Transportation Ecosystem (*Ecosystème durable des transports*), un rapport publié par le Forum économique européen, fournit des lignes directrices pour parvenir à une durabilité environnementale dans les transports au travers de cinq dimensions: la politique, le financement, l'énergie, les infrastructures et les clients. Le cadre a été développé par le biais d'un processus collaboratif chez les acteurs, notamment les services de transports et les fournisseurs d'équipements, les décideurs politiques, les fournisseurs d'énergie et les

institutions financières. Le rapport fournit des recommandations spécifiques à chaque groupe d'acteurs.

Le secteur des transports a relevé ce défi en cherchant activement et en mettant en œuvre des solutions pour réduire son impact sur l'environnement. Des secteurs industriels entiers (comme les secteurs du transport aérien et du transport maritime) et des entreprises de pointe dans le secteur ont, à titre individuel, défini des objectifs ambitieux de réduction des émissions de carbone.

Bien que cette transformation du secteur des transports afin de se départir de l'utilisation des combustibles fossiles soit une étape importante vers la réduction des émissions de carbone et de l'impact sur le changement climatique, cela représente également une occasion plus large de répondre aux décideurs politiques et aux appels du public qui souhaitent que se créent davantage d'emplois dans le contexte économique déprimé actuel.

Effectuer une transition du secteur vers de nouvelles alternatives de transport durable nécessitera des investissements en R&D et en infrastructures qui permettent de jeter les bases nécessaires à la création immédiate d'emplois aujourd'hui et à la croissance économique dans l'avenir. En raison de la nature complexe du secteur des transports, pour parvenir à cette transformation, il est nécessaire d'adopter une approche fondamentalement différente pour aborder la durabilité environnementale et les réductions d'émissions de carbone. Le réseau d'acteurs qui influencent directement ou indirectement le secteur englobe un large éventail de constituants parmi lesquels des acteurs du secteur des transports comme d'autres secteurs. Pour relever avec succès les défis liés à la durabilité environnementale de ce secteur, les perspectives de tous les acteurs du système doivent être prises en considération et intégrées.

Aborder la durabilité depuis cette approche systémique intégrée permet aux décideurs et aux autres acteurs de mieux évaluer les défis complexes et la multitude de possibilités à la disposition du secteur des transports pour atteindre ses objectifs. Cela permet également de mettre en œuvre des politiques plus efficaces permettant d'évaluer le compromis entre modes et technologies, et cela permet au secteur dans sa totalité d'atteindre ses objectifs de réduction d'émissions plutôt que de favoriser un mode unique. Enfin, cela donne également la possibilité aux acteurs de partager les risques en matière d'investissements dans les nouvelles technologies tout au long des chaînes de valeur.

Ce rapport a pour objectif de soutenir le processus de mise en place d'une approche systémique intégrée en apportant un cadre et des recommandations pour chaque acteur du système sur la manière de prendre des mesures pour parvenir à ce but.

Dans ce cadre, le rapport fournit à tous les acteurs du système des transports un ensemble de principes communs pour guider l'alignement et coordonner les actions liées à la réduction des émissions de carbone dans le secteur. Cet alignement et cette coordination permettront au secteur de réaliser son potentiel de croissance et d'obtenir des effets économiques positifs tout en atteignant ses objectifs de durabilité environnementale. Ces principes peuvent s'appliquer dans le développement de plans d'action pour des leviers spécifiques de durabilité dans les transports.

Le cadre politique doit:

- Prendre en considération les implications sur les autres modes et les autres secteurs ;
Être transparent, prévisible, coordonné ;
- Apporter le soutien nécessaire aux technologies durables.

Les décisions financières doivent prendre en considération:

- Les facteurs sociaux, environnementaux et de gouvernance à long terme ;
- Les possibilités de collaboration pour diminuer les risques ;
- Les aides financières comme opportunités de croissance économique.

Les sources énergétiques doivent être:

- D'un bon rapport coût-efficacité et durables ;
- Durables du point de vue environnemental, social et économique ;
- Mesurées sur la base d'évaluations écologiques harmonisées du cycle de vie.

Les investissements en infrastructures doivent prendre en considération:

- La possibilité d'améliorer l'utilisation et d'intégrer les infrastructures existantes ;
- Les compromis entre les technologies et les impacts sur d'autres modes ;
- L'impact sur l'urbanisme et les programmes urbains dans d'autres secteurs.

Les consommateurs finaux ont besoin:

- D'avoir accès à des alternatives durables de transports ;
- D'informations sur l'impact et le coût environnemental par rapport au cycle de vie ;
- D'informations détaillées, vérifiables, disponibles, comparables et compréhensibles.

SESSION 4 – Le rôle des syndicats dans la promotion de la mobilité durable

Développement d'une position syndicale européenne

Judith Kirton-Darling, Confédération européenne des syndicats

Les positions précédentes de la CES sur le thème de cet atelier étaient centrées sur la Semaine de la mobilité durable. Elles comprenaient les points suivants.

En vue de plans de mobilité d'entreprise participatifs, équitables:

- La CES encourage la rédaction de plans de mobilité d'entreprise, pour autant qu'ils donnent la possibilité aux représentants des travailleurs d'être consultés et de participer à leur rédaction. Il est important de soulever les problèmes de mobilité de façon démocratique et de trouver les solutions de façon non moins démocratique. Les plans de mobilité ne doivent pas être l'apanage des experts en matière de transports (« les gestionnaires de la mobilité »). Il est indispensable de prévoir la participation des représentants des travailleurs selon les législations nationales relatives aux plans de transport dans les entreprises. En outre, ces lois doivent être adoptées par tous les pays de l'Union européenne.

En ce qui concerne les investissements publics dans le transport durable:

- La CES réclame des investissements à injecter dans des alternatives au transport par voiture, en particulier les transports publics. Dans un manifeste commun avec les ONG environnementales et sociales, la CES a mis sur la table des propositions en vue d'une initiative européenne en faveur d'investissements durables et, en particulier, en faveur du transport durable.

Concernant les options de financements innovants:

- La CES considère qu'il est nécessaire de développer des méthodes innovantes en termes d'incitants financiers pour la mobilité durable des employés. Elle soutient la campagne lancée par tous les syndicats italiens avec les ONG environnementales et sociales en faveur de l'introduction de « bons de transports publics ».

La CES a à présent réalisé la nécessité de mettre à jour sa position sur la mobilité durable puisqu'il y a eu des changements majeurs depuis la crise économique et de nouveaux développements politiques de l'UE comme le Livre blanc de 2011 sur les transports et les plans de mobilité urbaine durable.

Au centre des préoccupations des syndicats se trouvent:

- L'emploi (+/-) ;
- Les conditions de travail ;
- Le dialogue social ;
- Les services publics ;
- Les inégalités sociales.

Les revendications essentielles de la CES sur ce sujet peuvent être synthétisées comme suit :

Au niveau de l'UE

- Il convient de mieux traiter les préoccupations d'ordre social et industriel ;
- Contrôle et partage des informations concernant : la R&D, la normalisation, le RTE-T ;
- Le dialogue social sur l'écologisation de l'économie et les initiatives sectorielles en matières de compétences/de formations ;
- Le dialogue social sur les stratégies en matière de mobilité durable (interprofessionnelles/sectorielles) et la construction d'alliances ;
- Faire pression pour un cadre sur l'anticipation du changement/des restructurations.

Au niveau des Etats membres

- Incitants fiscaux équitables et dispositions du droit du travail (télétravail, flexibilité du temps de travail) ;
- Soutien aux infrastructures de transports publics innovantes ;
- Programmes nationaux de formation ;
- Négociations nationales et construction d'alliances ;
- Amélioration des conditions de travail pour les travailleurs des transports.

Au niveau régional/local

- Urbanisme qui inclut mieux la mobilité durable ;
- Développer des approches régionales pour la formation ;
- Construire et s'engager dans des initiatives de dialogue pluriacteurs ;
- Mettre sur pied des observatoires régionaux de l'emploi.

Au niveau des entreprises:

- Droits des travailleurs de négocier/de consulter les plans de mobilité ;
- Modules d'E-learning sur la sensibilisation ;
- Engagement des travailleurs dans les plans de mobilité ;
- Amélioration de l'information et de la consultation

La Conférence de la CES sur les lieux de travail verts le 7 mai: « Les travailleurs pour une mobilité durable » est construite sur 3 thèmes:

- Le droit des travailleurs à la mobilité durable ;
- Les investissements dans les politiques de mobilité comme moteur de la reprise économique ;
- Transition juste dans le transfert modal.

Le concept de la CES de « Transition juste » comporte cinq piliers:

- i) Un cadre réglementaire qui traite du bien public, de l'accès, de l'environnement, des investissements et des financements ;
- ii) L'innovation et la politique industrielle ;
- iii) Le marché du travail et la formation ;
- iv) Les transferts modaux ;
- v) La participation et l'engagement syndical.

Développement de la position des travailleurs dans le secteur de la fabrication

Wolf Jäcklein, industriALL

La fabrication a une importance structurelle pour toute l'économie et en particulier la fabrication des équipements de transport qui emploie directement environ 7,5 millions de personnes en Europe (notamment la chaîne d'approvisionnement principale) dont 6 millions sont dans le secteur de la construction automobile et 15 millions au total. Comme la production joue ce rôle structurel, il y a une concurrence entre les régions et les sites de production.

La mobilité urbaine durable est déterminée par le marché. La mobilité rurale est confrontée à des problèmes d'exclusion, de manque d'accès parce qu'elle n'est pas financièrement attrayante. Cela nuit aux populations rurales et peut mener à l'exclusion sociale. Jusqu'à présent la mobilité individuelle a la priorité sur la mobilité collective.

La Transition juste nécessite de traiter la question de l'aménagement du territoire (qui génère des besoins en termes de mobilité) ainsi que de l'emploi en termes de quantité, de qualité et de localisation du lieu de travail.

Actuellement, malgré son soutien à l'inclusion d'une clause sur la Transition juste dans le cadre d'un accord global, la seule réponse pratique concernant le marché du travail aux défis du changement climatique de la part de la Commission dans sa « vision » de l'UE 2020 est une meilleure mise en œuvre de l'ordre du jour de l'UE sur la flexisécurité. Une politique qui, jusqu'à présent signifie davantage de flexibilité pour le marché sans la sécurité qui l'accompagne. Un changement social dans les proportions impliquées par le changement climatique exige une réponse politique européenne forte en matière sociale et d'emploi. Il s'agit d'une transition qui doit être gérée dans un cadre de politiques en faveur de l'emploi et sociales interdépendantes, impliquant les syndicats et négociées par ces derniers et par les employeurs à tous les niveaux. A cette fin, nous pensons que la politique en matière de climat doit offrir aux travailleurs une plus grande sécurité en matière d'emploi via des investissements dans la création et le maintien des emplois et de nouveaux droits au travail en relation avec la gouvernance des entreprises, l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée et l'apprentissage tout au long de la vie.

Une transition socialement durable doit avoir pour objectif d'empêcher les licenciements collectifs, de promouvoir un programme de conversion industrielle en douceur, sur la base de conventions collectives garantissant les droits des travailleurs en matière de sécurité sociale (quel que soit leur contrat) et le maintien du pouvoir d'achat, des revenus et de conditions de travail de qualité élevée. Le travail précaire ne doit pas être une caractéristique du modèle social européen de l'avenir.

Les systèmes de formation et d'éducation sont au cœur d'une transition sociale juste vers une industrie automobile faible en carbone. De nombreux profils d'emplois existants seront transformés parallèlement aux nouvelles compétences requises pour traiter les questions de l'efficacité énergétique, des nouvelles technologies ou des nouveaux produits, et des nouvelles manières d'organiser le travail. L'ensemble des compétences requises pour les travailleurs de l'automobile vont changer. Pour se préparer à ce changement, tout d'abord, les systèmes de formation et d'éducation devront être adaptés: former les enseignants, créer les infrastructures d'enseignement, et développer les programmes et le contenu des formations. Les infrastructures doivent être prêtes avant l'arrivée des voitures utilisant les nouvelles technologies. Cela implique que les réseaux de distribution d'énergie, que le secteur des réparations et des entretiens, et peut-être les dispositifs de tests des flottes (pour les modèles pilotes) soient préparés rapidement. L'expérience de la technologie des batteries a montré qu'un démarrage précoce avec des modèles relativement simples, mais produits en masse, apporte une contribution efficace permettant de perfectionner la technologie. Cela doit se passer avec les nouvelles technologies pour les voitures en Europe et non ailleurs si l'on veut que l'industrie reste un moteur fort pour l'innovation. L'ordre du jour des « Compétences nouvelles pour des emplois nouveaux » va dans la bonne direction, mais les études sectorielles entreprises par le Centre européen pour le développement de la formation professionnelle (le Cedefop) et par la Commission, n'ont pas révélé beaucoup plus que la nécessité future de compétences génériques. Ceci est de peu d'intérêt dans la pratique pour les acteurs industriels. A cette fin, il convient de soutenir la création de conseils européens sectoriels des compétences, avec l'implication des partenaires sociaux.

Nous devons dès lors soutenir le développement d'une politique européenne « verte » basée sur des politiques conciliant des objectifs économiques, sociaux et environnementaux, qui promeuvent le développement technologique et contribuent à l'efficacité des ressources comme moteur de progrès social et économique.

Il est nécessaire d'adopter un dosage politique d'initiatives contraignantes et basées sur des incitants offrant la carotte et le bâton aux producteurs et aux consommateurs, via:

- Des normes européennes contraignantes en matière d'efficacité énergétique pour tous les produits et tous les services comme moyen pour promouvoir l'innovation.
- Une plus grande utilisation de la normalisation et la promotion de politiques de produits qui mettent l'accent sur un développement technologique continu tout au long de la chaîne des valeurs.

L'Europe ne pourra réagir à la concurrence croissante avec les économies émergentes qu'en mettant en œuvre des systèmes hautement innovants, en augmentant les normes technologiques et de production et en les étendant à tous les États membres. Tous les secteurs et tous les travailleurs manufacturiers doivent être couverts par des programmes de transition garantissant des possibilités d'emplois et la sécurité de l'emploi, et la création de nouveaux emplois plus écologiques par le biais d'investissements et d'une innovation accrue.