

JUSTICE ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE SUR LE MÊME RAIL

Zoé BEDELET

*Sous la direction de
Denis STOKKINK*

NOTES D'ANALYSE | SEPT 2022

Développement durable



COMPRENDRE POUR AGIR

JUSTICE ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE
SUR LE MÊME RAIL

Zoé BEDELET

Sous la direction de Denis STOKKINK

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	2
INTRODUCTION	3
I. COMMENT RÉHABILITER LE TRAIN ?	4
II. LES DÉFIS DU CHEMIN DE FER POUR TOU-TE-S	6
III. UNE TRANSITION MODALE JUSTE	7
CONCLUSION	8
BIBLIOGRAPHIE	9

AVANT-PROPOS

Face à une inflation galopante, au défi environnemental dont l'urgence a été illustrée ces derniers mois et enfin, face à la crise énergétique, certains de nos voisins européens prennent des mesures combinant justice sociale et environnementale. L'Espagne, l'Allemagne et d'autres ont adopté des mesures pour à la fois soulager le porte-monnaie de leurs citoyen-ne-s et les inciter à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. L'objectif : faire du train le nouveau moyen de transport préféré de tou-te-s.

POUR LA SOLIDARITÉ - PLS, dans la lignée des notes d'analyse sur la mobilité durable¹, encourage cette mesure qui doit s'étendre dans le temps et géographiquement au sein de l'Union européenne.

Solidairement vôtre,

Denis Stokkink, Président de Pour la solidarité

¹ À consulter sur <https://bit.ly/3KGkpWQ>

INTRODUCTION

L'inflation mesurée par Eurostat a atteint 8,9% en juillet 2022 dans l'Union européenne². En moyenne, le pouvoir d'achat des Européen-ne-s s'est érodé depuis janvier 2022³. Les pouvoirs publics tentent alors de prendre des mesures sociales. Cependant, les États membres doivent jongler entre mesures sociales d'urgence et objectifs environnementaux fixés par l'Union européenne. Parmi ceux-ci, on retrouve la réduction de 90% des émissions dues aux transports d'ici 2050 ainsi que la réduction des gaz à effet de serre d'au moins 55% par rapport à 1990 selon les décisions de l'Union sur le climat⁴. Face à la pression appelant à soulager le porte-monnaie des citoyen-ne-s, certaines mesures sonnent faux par rapport à l'urgence climatique, en témoignent les réductions appliquées sur le prix des carburants⁵. L'idéal est de trouver des mesures alliant justices environnementale et sociale : ne pas pénaliser ceux et celles qui utilisent les transports au quotidien tout en ne favorisant pas la consommation d'énergies fossiles. Pour cela, le train apparaît comme la meilleure solution. C'est « une vraie offre, au service des territoires d'une part et de la transition écologique d'autre part, puisque le transport de voyageurs nécessite huit à vingt fois moins de carbone que la voiture et consomme beaucoup moins d'espace que la route »⁶. Ainsi, certains pays prennent les devants pour promouvoir l'utilisation du train face aux autres moyens de déplacement.

Le transport ferroviaire permet la circulation des personnes et des marchandises à un moindre coût externe sur le plan de l'environnement. Le rail fut une révolution au moment de son apparition (XIX^e siècle)⁷ mais il a commencé à décliner dans les années 1930⁸ au profit de l'avion et de la voiture. Plus rapides ou plus confortables, ces derniers se sont imposés lorsque les enjeux environnementaux comptaient encore peu. Or, aujourd'hui, l'environnement, la justice sociale et l'idée de transition font partie du débat public et ont remis en avant l'importance du rail. En effet, il s'agit d'un moyen de transport à (re)développer dans le cadre de la transition juste.

La transition juste implique de ne pas seulement s'attaquer à l'urgence climatique mais aussi aux crises sociales, économiques, etc. Cela nécessite « une action immédiate, audacieuse et transformatrice à tous les niveaux de la société en vue d'un changement systémique »⁹. Les programmes politiques et d'investissement doivent intégrer la transition juste à l'échelle locale, nationale et européenne. Un soutien doit par ailleurs être apporté de manière progressive et continue aux act-eur-ric-e-s de l'économie sociale et solidaire.

² Eurostat, Le taux d'inflation annuel de la zone euro en hausse à 8,9%, disponible en ligne : <https://bit.ly/3pXxlyb>

³ Commission européenne, Economie et Finances, (2022), Prévisions économiques de l'été 2022 : la guerre en Russie aggrave les perspectives, disponible en ligne : <https://bit.ly/3wKQXRq>

⁴ Commission européenne, Loi européenne sur le climat, disponible en ligne : <https://bit.ly/3wQJaKX>

⁵ service-public.fr, Prix des carburants : remise de 30 centimes d'euro en septembre et octobre, disponible en ligne : <https://bit.ly/3pXEnmv>

⁶ Puig, Axel. Ils veulent gagner la bataille du rail ! , *DARD/DARD*, vol. 4, no. 2, 2020, pp. 140-147

⁷ Trainworld, Le tout début (1830-1835), L'histoire des chemins de fer belges, disponible en ligne sur : <https://bit.ly/3AAthZv>

⁸ Vieilledent, Catherine, Le rail, locomotive de la mobilité future en Europe ? , *Futuribles*, vol. 448, no. 3, 2022, pp. 23-39.

⁹ PLS (2021), PLS est un membre fondateur de la nouvelle Alliance européenne pour une transition juste, disponible en ligne : <https://bit.ly/3ACjJNl>

I. COMMENT RÉHABILITER LE TRAIN ?

Le gouvernement espagnol a annoncé la gratuité de certaines lignes de trains à partir du 1er septembre 2022 et ce jusqu'en décembre¹⁰. Cette mesure s'applique uniquement sur les trajets aller-retour et sur les courtes et moyennes distances donc sur les lignes régionales et de banlieue. Le but est principalement d'inciter la population qui habite en périphérie des villes à changer ses habitudes et à préférer le train à la voiture. Cette mesure, coûteuse pour l'État, est financée par le biais des impôts. L'idée du gouvernement espagnol est de favoriser le pouvoir d'achat des Espagnols sans oublier l'urgence écologique et la nécessité d'une transition vers des habitudes moins polluantes.

De son côté l'Allemagne a opté pour une mesure estivale, un ticket de transport à moindre coût. Pour 9€ il est possible de voyager à travers tout le pays (utilisation de tous les transports collectifs) et cela durant le mois de l'achat du ticket. Le gouvernement allemand a lui aussi voulu privilégier les déplacements en train plutôt que ceux en voiture ou en avion. Et, la mesure a été très bien accueillie puisqu'elle a permis la vente de 52 millions de tickets et a aussi profité aux dix millions de personnes déjà abonnées mensuellement selon l'association allemande des transports en commun VDV¹¹. Cette mesure a pris fin le premier septembre mais face à son succès, une nouvelle formule est en réflexion.

L'Autriche a quant à elle décidé d'une mesure de plus long terme en proposant désormais un ticket « *simple et pas cher. Une contribution précieuse au climat de notre planète* »¹². Le KlimaTicket permet d'utiliser tous les transports publics sur le territoire pour environ 3€ par jour, avec une réduction appliquée pour les personnes âgées de 25 ans ou moins et de plus de 65 ans, les tarifs réduits sont aussi valables pour les personnes handicapées et pour les familles. Cette mesure s'inscrit dans un projet national de décarbonisation. Ainsi, l'Autriche compte investir plus de 18,2 milliards d'euros dans le train entre 2022 et 2027¹³.

Mais la mesure la plus ambitieuse vient du Luxembourg, qui a rendu gratuit l'ensemble des transports publics pour les nationaux et non nationaux depuis 2020¹⁴.

Il y a donc des mesures qui se pérennisent et d'autres qui n'ont pas vocation à perdurer mais qui sont presque toujours accompagnées d'investissements dans le secteur ferroviaire et d'une volonté de restructuration. Une réflexion à plus long terme est enclenchée. C'est ce que nous montre l'exemple belge. En effet, le ministre GILKINET a présenté son plan pour le réseau ferroviaire belge "Vision Rail 2040", voté le 6 mai 2022¹⁵. Une vision à long terme dont l'objectif est d'accroître l'offre de trains en appliquant une « *politique tarifaire attractive* » selon le communiqué du ministre des transports. Afin de respecter les objectifs européens, le rail belge utilisera à terme 100% d'énergie verte selon le même plan.

Ainsi, qu'elles soient conjoncturelles ou pensées pour le long terme, les politiques de transport citées ici ont pour objectif le report modal de la voiture vers le train. En Allemagne, 10% des personnes interrogées auraient renoncé à l'utilisation de la voiture au moins une fois dans la semaine pour réaliser leur trajet en train. Ce report modal s'inscrit dans une stratégie globale, et européenne de réduction des gaz à effet de

¹⁰ Isabel Piquer (2022), A la rentrée 2022, l'Espagne rendra gratuits certains billets de train pour détourner les citoyens de la voiture, Le Monde, disponible en ligne : <https://bit.ly/3Ct5nSk>

¹¹ 2022, Allemagne : le ticket mensuel à 9 euros a fait économiser 1,8 million de tonnes de CO2, Le Figaro, disponible en ligne : <https://bit.ly/3eb6pbu>

¹² Site KlimaTicket : <https://www.klimaticket.at/>

¹³ Peggy Baron (2022), L'Autriche propose un « ticket climat » illimité pour favoriser l'usage des transports en commun, L'ADN, disponible en ligne : <https://bit.ly/3cCWafG>

¹⁴ Emile Kemmel (2022), Gratuité, tarifs attractifs : comment nos voisins européens favorisent les voyages en train, Les Echos, disponible en ligne : <https://bit.ly/3QarYGm>

¹⁵ Communiqué du Ministre GILKINET (2022), En train vers demain ! Le Gouvernement Fédéral adopte la Vision Rail 2040, disponible en ligne : <https://bit.ly/3ALr2E5>

serre dans le cadre du Pacte vert européen. En Allemagne, la mesure socio-environnementale appliquée a empêché l'émission de 1,8 million de tonnes de CO2 selon VDV¹⁶. Les résultats obtenus en Allemagne confirment des enquêtes antérieures sur la consommation d'énergie des différents moyens de transport. Ainsi d'après l'Agence européenne pour l'environnement, l'émission de CO2 du transport ferroviaire est neuf fois moins importante que celle du transport routier. Le train est aussi plus sûr que la voiture puisqu'il représente 85 fois moins de décès prématurés dus à la pollution ou aux accidents¹⁷. Les raisons de remettre les trains sur leurs rails sont multiples mais attention à ne pas dérailler !

Le Pacte vert européen : zoom sur les transports

Fin 2019, l'Union européenne a décidé de la mise en place d'un Pacte vert pour l'Europe, un projet ambitieux, et essentiel, dont l'objectif est d'atteindre la neutralité climatique d'ici 2050¹⁸. Pour se faire il faut réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'Union. L'UE vise ainsi une réduction de 90% des émissions issues des transports puisque ce secteur est responsable d'1/4 des émissions de gaz à effet de serre (GES) sur le territoire. Pour cela, il est nécessaire de développer les mobilités propres telles que le train. L'investissement de la part de l'Union dans le rail devra être conséquent si elle veut atteindre ses objectifs, car pour le moment, le train n'est pas le moyen de transport préféré des Européen-ne-s¹⁹. Il semble que l'Union a loupé le coche...

À partir de 1990, la Commission européenne soulignait l'importance de conjuguer politique commune des transports et environnement. Ensuite, en 1995, un Livre vert relaye l'idée d'internaliser les coûts externes des transports avec l'adoption de mesures fiscales afin de créer une tarification efficace et équitable des transports. Puis, la publication d'un Livre blanc en 1996 propose une restructuration ambitieuse du chemin de fer à l'échelle de l'UE. Pourquoi n'y a-t-il pas eu à ce moment de *politique européenne du rail*²⁰ à la hauteur des propositions de ces deux Livres ? Il a manqué l'établissement d'un lien entre développement du transport ferroviaire et protection de l'environnement ou la volonté politique de l'établir. C'est dans cette optique que, récemment, l'Union européenne a lancé le partenariat UE-Rail dont un des objectifs est de réduire les coûts d'exploitation, et donc *in fine*, des tickets afin de contribuer à l'utilisation de transports plus durables²¹. Des avancées sont à noter au sein de l'UE : multiplication des lignes transfrontalières, programme de relance du chemin de fer, ouverture de lignes de trains de nuit mais celles-ci sont encore trop maigres pour vraiment impulser un changement.

Qu'en est-il aujourd'hui d'une politique européenne commune pour des transports respectueux de l'environnement ? Sans cela, il y a peu de chances que les objectifs en termes de transports que vise le Pacte Vert soient accomplis.

¹⁶ 2022, Allemagne : le ticket mensuel à 9 euros a fait économiser 1,8 million de tonnes de CO2, Le Figaro, disponible en ligne : <https://bit.ly/3eb6pbu>

¹⁷ Rail Freight Forward coalition, 30 by 2030 Rail Freight strategy to boost modal shift, disponible en ligne : <https://bit.ly/3TvrVlq>

¹⁸ Commission européenne, Un pacte vert pour l'Europe, disponible en ligne : <https://bit.ly/3B2fxrj>

¹⁹ Ipsos (2017), Du lundi au vendredi, les Européens passent en moyenne 9h35 à se déplacer, disponible en ligne : <https://bit.ly/3RnCVz2>

²⁰ Dehousse, Franklin, et Benoît Galer. « La politique européenne du rail », Courrier hebdomadaire du CRISP, vol. 1544, no. 39, 1996, pp. 1-44.

²¹ Site de l'Union européenne, Entreprise commune « Système ferroviaire européen », disponible en ligne : <https://bit.ly/3CBayiS>

II. LES DÉFIS DU CHEMIN DE FER POUR TOU·TE·S

Si les mesures espagnoles et allemandes ont été largement plébiscitées par les adeptes du duo justice environnementale/justice sociale, elles sont aussi un laboratoire d'études sur la (quasi-)gratuité du train et permettent d'analyser ses limites.

Il y a un coût d'organisation certain. La gratuité d'un service entraîne automatiquement davantage de demandes. Il faut donc avoir la capacité d'augmenter l'offre de trains de manière suffisante c'est-à-dire plus de capital matériel et humain (wagons, conducteurs,) ainsi qu'une planification satisfaisante en termes d'horaires proposés. Un autre problème soulevé, notamment en Espagne, concerne l'accessibilité à la mesure. Pour être vraiment juste socialement, la mesure doit pouvoir être à la portée de tou·te·s or aujourd'hui, la gratuité des transports en Espagne favorise principalement les habitant·e·s de la périphérie madrilène et barcelonaise²². Même constat en Allemagne où les zones rurales ne disposent pas d'une offre de transport équivalente aux grandes villes et leur périphérie. Si l'on veut vraiment que le train remplace les trajets en voiture et ne pas défavoriser celles et ceux qui n'ont pas le choix, il faut que le rail desserve les zones isolées.

Cela étant dit, il convient de prendre en considération que beaucoup de territoires ne possèdent pas les infrastructures nécessaires ou ne les mettent pas à profit. En effet, dans un article publié par POUR LA SOLIDARITÉ - PLS en 2020, Alexandra Debaisieux, Directrice générale déléguée de RailCoop nous informait « *Aujourd'hui [en France], 55% des gares ne sont pas ouvertes au trafic voyageur et 30% des gares ne sont ouvertes à aucun trafic. Quant aux lignes, on compte plus de 8000 km de lignes non exploitées* »²³. L'initiative impulsée par RailCoop donne d'ailleurs de l'espoir pour faire du transport ferroviaire le moyen préféré de se déplacer des Français·e·s et à terme, des Européen·ne·s. La ligne Bordeaux-Lyon devrait être lancée d'ici décembre 2022. La reprise de cette voie a nécessité l'implication des collectivités locales et du milieu associatif car le train coûte cher. En effet, de nombreux axes territoriaux ont besoin que le ferroviaire se développe mais l'investissement public n'est pas à la hauteur des enjeux. Pourtant une initiative écologique et démocratique comme celle de RailCoop devrait être soutenue et valorisée au niveau national. La transition sociale et écologique implique de soutenir les initiatives des act·eur·rice·s de l'économie sociale qui contribuent à développer et à rendre plus largement accessibles des activités quotidiennes plus résilientes.

²² Courrier International (2022), Transports. En Espagne, des trains gratuits à la rentrée, disponible en ligne : <https://bit.ly/3B3BvuI>

²³ PLS (2020), RailCoop : La mobilité durable et citoyenne sur de bons rails ! disponible en ligne : <https://bit.ly/3Q5wu92>

III. UNE TRANSITION MODALE JUSTE

Avoir rendu le train gratuit, ou avoir réduit sensiblement son prix, est une avancée considérable, une vraie proposition politique. Même sur une courte période, la mesure de prix bas initie ou habitue les individus au transport ferroviaire au quotidien ou pour les vacances. Cependant, nombreux·euses sont celles et ceux qui auront pris cette habitude mais ne pourront pas continuer à financer ces trajets en cas de suppression de la gratuité. Ainsi, le plus juste serait de maintenir la (quasi) gratuité du train. Samuel Sonck affirmait dans *Alter échos* : « *La gratuité totale est moins stigmatisante. Elle représente un dispositif politiquement beaucoup plus résistant que quand elle s'adresse seulement à certains publics, en permettant d'éviter un grignotage progressif par catégorie (jeunes, seniors...).* De plus, elle pallie le caractère arbitraire des tarifs préférentiels, dans un contexte de situations changeantes qui caractérisent beaucoup de parcours aujourd'hui »²⁴. Pour défendre la gratuité/un prix bas, les analyses ne manquent pas. D'une part, appliquer une tarification carbone rendrait le train comparativement moins cher aux autres transports en internalisant les effets externes dont surtout les coûts environnementaux.

De plus, Samuel Sonck avance l'argument qu'une gratuité des transports supprime les coûts administratifs qu'impliquent la vente et le contrôle des tickets. Cette transition modale est aussi un gage d'une meilleure qualité de vie, notamment pour les citoyen·e·s, ce qui allège aussi les dépenses de santé publique à long terme. En effet, le train est également un moyen de lutter contre la congestion à laquelle font face les grandes villes comme Bruxelles²⁵. En calculant les nuisances et les avantages de chaque transport pour en faire une taxe bonus ou malus, le coût de l'utilisation d'un transport plutôt qu'un autre revient à payer une *contribution climat-solidarité*²⁶, de quoi aller vers un monde plus juste !

En dehors du cas spécifique du train, les réseaux de transports en commun sont aussi importants, surtout au sein des grandes villes. Pour remédier au fléau des migrations pendulaires, des kilomètres de bouchons sur les ceintures périphériques et aux centres-villes engorgés, des villes font l'expérience de transports urbains plus accessibles. C'est le cas de Dunkerque, qui a mis en place la gratuité des bus depuis 2018 pour 200 000 habitant·e·s et 17 villes de la communauté urbaine²⁷. C'est un défi réussi pour la ville puisqu'on observe un réel report modal de la part des habitant·e·s (50% de nouveaux usager·ère·s parmi lesquel·le·s 48% ont abandonné la voiture selon une étude des chercheur·euse·s de l'association VIGS)²⁸. Les villes du Luxembourg et Dunkerque sont ainsi les seules, en Europe, à proposer un réseau entièrement gratuit pour le moment, à qui le tour ?

²⁴ Manon Legrand (2020), Un ticket pour le train gratuit, *Alter Échos* n° 424-425, disponible en ligne : <https://bit.ly/3KAKkiu>

²⁵ Chapitre 2. Améliorer l'utilisation des infrastructures pour réduire les coûts de la congestion et les conséquences pour l'environnement, *Études économiques de l'OCDE*, vol. 10, no. 10, 2013, pp. 85-117.

²⁶ Mouzon, Céline, Et si on voyageait autrement..., *Alternatives Économiques*, vol. 391, no. 6, 2019, pp. 29-32.

²⁷ Ville de Dunkerque, les transports en commun, disponible en ligne : <https://bit.ly/3R8G3Fz>

²⁸ Laurie Moniez (2019), A Dunkerque, la gratuité du transport public est plébiscitée, *Le Monde*, disponible en ligne : <https://bit.ly/3q3txLL>

CONCLUSION

Il reste à dire que tant que les déplacements les plus polluants, notamment les avions ne seront pas taxés proportionnellement à la pollution qu'ils engendrent, il est impossible que les taxes en faveur de l'écologie soient acceptées collectivement. Si les milliardaires peuvent continuer de se déplacer en jet privé, pourquoi les autres citoyen·ne·s devraient-ils troquer leur voiture contre le train. En grande majorité, nous avons conscience qu'il faut changer nos modes de vie face à l'urgence climatique, mais ce défi requiert un effort collectif. Le coût de la transition ne doit pas être payé par celles et ceux qui polluent le moins.

BIBLIOGRAPHIE

ARTICLES & REVUES

- Isabel Piquer (2022), A la rentrée 2022, l'Espagne rendra gratuits certains billets de train pour détourner les citoyens de la voiture, *Le Monde*, disponible en ligne : <https://bit.ly/3Ct5nSk>
- Eurostat, Le taux d'inflation annuel de la zone euro en hausse à 8,9%, disponible en ligne : <https://bit.ly/3pXxlyb>
- Commission européenne, Economie et Finances, (2022), Prévisions économiques de l'été 2022 : la guerre en Russie aggrave les perspectives, disponible en ligne : <https://bit.ly/3wKOXRq>
- Site de l'Union européenne, *Entreprise commune « Système ferroviaire européen »*, disponible en ligne : <https://bit.ly/3CBayiS>
- service-public.fr, Prix des carburants : remise de 30 centimes d'euro en septembre et octobre, disponible en ligne : <https://bit.ly/3pXEnmv>
- Trainworld, Le tout début (1830-1835), *L'histoire des chemins de fer belges*, disponible en ligne sur : <https://bit.ly/3AAthZv>
- Site KlimaTicket : <https://www.klimaticket.at/>
- Peggy Baron (2022), L'Autriche propose un « ticket climat » illimité pour favoriser l'usage des transports en commun, *L'ADN*, disponible en ligne : <https://bit.ly/3cCWafG>
- Emile Kemmel (2022), Gratuité, tarifs attractifs : comment nos voisins européens favorisent les voyages en train, *Les Echos*, disponible en ligne : <https://bit.ly/3QarYGm>
- Courrier International (2022), Transports. En Espagne, des trains gratuits à la rentrée, disponible en ligne : <https://bit.ly/3B3Bvul>
- Manon Legrand (2020), Un ticket pour le train gratuit, *Alter Échos* n° 424-425, disponible en ligne : <https://bit.ly/3KAKkiu>
- Fabien Jannic-Cherbonnel pour Slate (2021) - *Mon Europe à moi : « À quand un réseau de trains européen géré par l'UE ? »*, disponible en ligne : <https://bit.ly/3AJHIRO>
- Rédaction de Transports Urbains (2020), Gratuité des transports urbains : mise en perspectives d'une mesure politique, *Transports urbains*, vol. 136, pp. 4-11 disponible en ligne : <https://bit.ly/3AHBa0j>
- David Gossart (2021/2022), Train Bordeaux-Lyon : Railcoop s'estime de nouveau « sur de bons rails », *Tribune de Lyon*, disponible en ligne : <https://bit.ly/3ccYxWp>
- Puig, Axel. Ils veulent gagner la bataille du rail ! *DARD/DARD*, vol. 4, no. 2, 2020, pp. 140-147.

- Podcast François Saltiel (2022), SNCF : les petites lignes sont-elles condamnées ? *France Culture*, disponible en ligne : <https://bit.ly/3Ctc8Dy>
- 2022, Allemagne : le ticket mensuel à 9 euros a fait économiser 1,8 million de tonnes de CO2, *Le Figaro*, disponible en ligne : <https://bit.ly/3eb6pbu>
- Dehousse, Franklin, et Benoît Galer, La politique européenne du rail, *Courrier hebdomadaire du CRISP*, vol. 1544, no. 39, 1996, pp. 1-44.
- Acloque, Delphine, Sécurité alimentaire, le grand retour du rail, Sébastien Abis éd., *Le Déméter 2022. Alimentation : les nouvelles frontières*. IRIS éditions, 2022, pp. 249-268.
- Rail Freight Forward coalition, 30 by 2030 Rail Freight strategy to boost modal shift, disponible en ligne : <https://bit.ly/3TvrVlq>
- Vieilledent, Catherine, Le rail, locomotive de la mobilité future en Europe ? *Futuribles*, vol. 448, no. 3, 2022, pp. 23-39.
- Chapitre 2. Améliorer l'utilisation des infrastructures pour réduire les coûts de la congestion et les conséquences pour l'environnement, *Études économiques de l'OCDE*, vol. 10, no. 10, 2013, pp. 85-117.
- Mouzon, Céline, Et si on voyageait autrement..., *Alternatives Économiques*, vol. 391, no. 6, 2019, pp. 29-32.
- Ville de Dunkerque, les transports en commun, disponible en ligne : <https://bit.ly/3R8G3Fz>
- Laurie Moniez (2019), A Dunkerque, la gratuité du transport public est plébiscitée, *Le Monde*, disponible en ligne : <https://bit.ly/3q3txLL>
- Ipsos (2017), Du lundi au vendredi, les Européens passent en moyenne 9h35 à se déplacer, disponible en ligne : <https://bit.ly/3RnCvz2>

TEXTES OFFICIELS

- Commission européenne, *Loi européenne sur le climat*, disponible en ligne : <https://bit.ly/3wOJaKX>
- Communiqué du Ministre GILKINET (2022), *En train vers demain ! Le Gouvernement Fédéral adopte la Vision Rail 2040*, disponible en ligne : <https://bit.ly/3ALr2E5>
- Commission européenne, *Un pacte vert pour l'Europe*, disponible en ligne : <https://bit.ly/3B2fxrJ>

COLLECTION PLS

- PLS (2021), PLS est un membre fondateur de la nouvelle Alliance européenne pour une transition juste, disponible en ligne : <https://bit.ly/3ACjJNl>
- PLS (2020), RailCoop : La mobilité durable et citoyenne sur de bons rails ! disponible en ligne : <https://bit.ly/3Q5wu92>

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

POUR LA SOLIDARITÉ - PLS

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

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

ACTIVITÉS

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

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

1

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

2

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

3

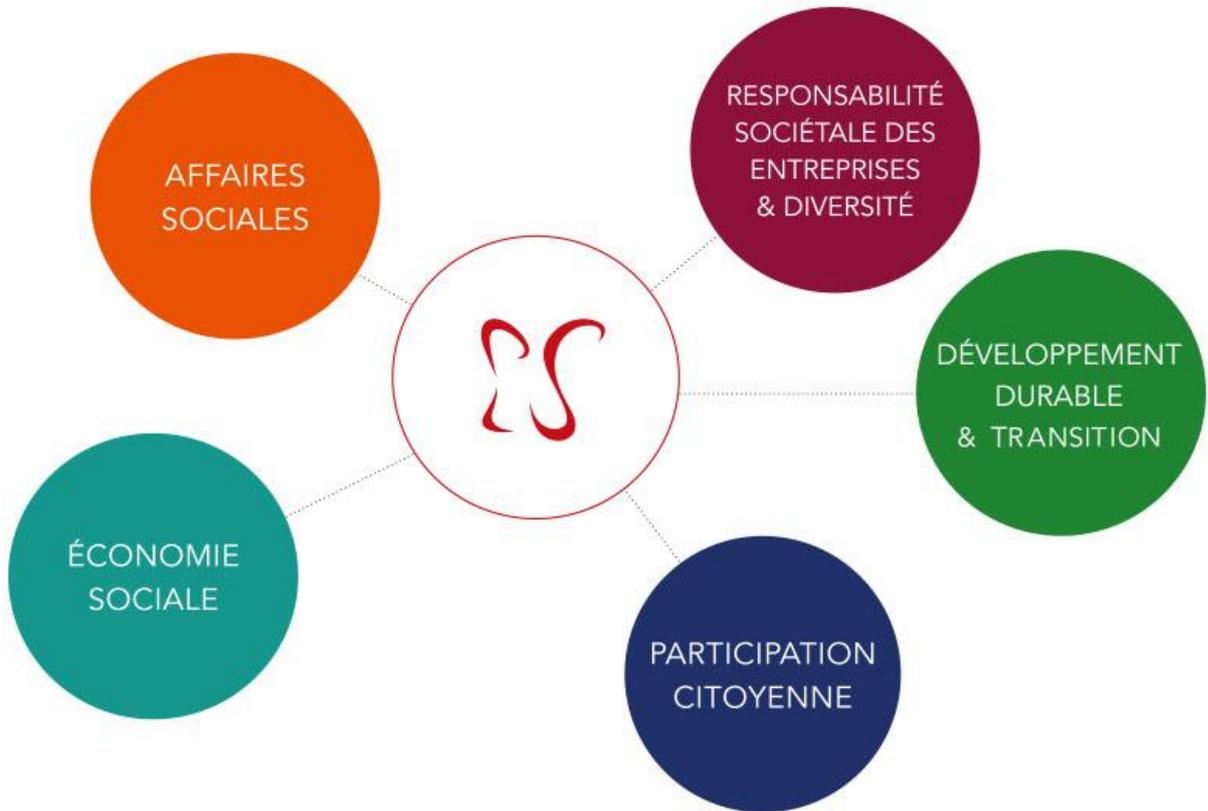
Conçoit et réalise des projets transnationaux en coopération avec l'ensemble de ses partenaires européens.

4

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

THÉMATIQUES

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



OBSERVATOIRES EUROPÉENS

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

- www.ess-europe.eu
- www.diversite-europe.eu
- www.transition-europe.eu
- www.participation-citoyenne.eu

COLLECTIONS POUR LA SOLIDARITÉ - PLS

Sous la direction de Denis Stokkink

NOTES D'ACTUALITÉS – *Éclairages sur des enjeux d'actualité*

- *Nouveau pacte sur la migration et l'asile, Remi LETURCQ, avril 2021.*
- *Le recul du droit à l'avortement en Europe, Quentin BELLIS, mars 2021.*
- *Initiative citoyenne Européenne : La démocratie participative en panne, Quentin BELLIS, novembre 2020.*

NOTES D'ANALYSE - *Analyse de l'actualité socioéconomique européenne*

- *Un revenu d'autonomie pour les jeunes, un enjeu européen ? Zoé BEDELET, septembre 2022*
- *La conférence sur l'avenir de l'Europe, quels enseignements en tirer ? Rémi LETURCQ, août 2022.*
- *Les incubateurs au service de la transition sociale et environnementale : le cas du Maghreb, Inès BACCAR, avril 2022*
- *La sortie belge du nucléaire face à l'Europe, Frédéric DE NÈVE, septembre 2021.*
- *La sauvegarde de l'emploi en Europe face à la crise sanitaire, Quentin BELLIS, novembre 2020.*
- *Les territoires zéro chômeur de longue durée : enjeux et perspectives, Yann PAPE, novembre 2020.*
- *La Loi tunisienne sur l'économie sociale et solidaire, Théo BURATTI, octobre 2020.*
- *Stratégie européenne en faveur des personnes handicapées post-2020, Alexis WILLEMOT, octobre 2020.*
- *Biens communs et citoyenneté, Olivier BODART, septembre 2020.*
- *L'urbanisme temporaire : Enjeux et perspectives, Théo BURATTI, septembre 2020.*
- *Externalisation des frontières en UE : Enjeux et perspectives, Théo BURATTI, juillet 2020.*

CAHIERS - *Résultats de recherches comparatives européennes*

- *Vers une économie circulaire en Europe. Anna-Lena REBAUD, septembre 2017.*
- *Face aux nouvelles formes d'emploi, quelles réponses au plan européen ? PLS & SMart, n°36, juin 2017.*
- *Économie sociale, secteur culturel et créatif : vers une nouvelle forme d'entrepreneuriat social en France. PLS & SMart, n°35, mai 2015.*
- *Économie sociale, secteur culturel et créatif : vers une nouvelle forme d'entrepreneuriat social en Wallonie. PLS & SMart, n°34, mai 2015.*

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

- *La démocratie sur le fil du rasoir, comprendre la conférence sur l'avenir de l'Europe, Rémi LETURCQ, mars 2022.*
- *ESS, territoires ruraux et urbains, juin 2021.*
- *De la friture à la pompe, Mathilde MOSSE et Alexis WILLEMOT, mai 2021.*
- *L'emploi des travailleur.se.s âgé.e.s en Europe, Yann PAPE, février 2021.*
- *Vers un salaire minimum en Europe ? Le Graal de l'Europe sociale, Alexis WILLEMOT, février 2021.*
- *Renforcer le médiateur européen : un enjeu de démocratie pour l'Europe, Rémi LETURCQ, février 2021.*

Développement durable

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

Collection « Études & Dossiers » dirigée par Denis Stokkink

www.pourlasolidarite.eu

Avec le soutien de

