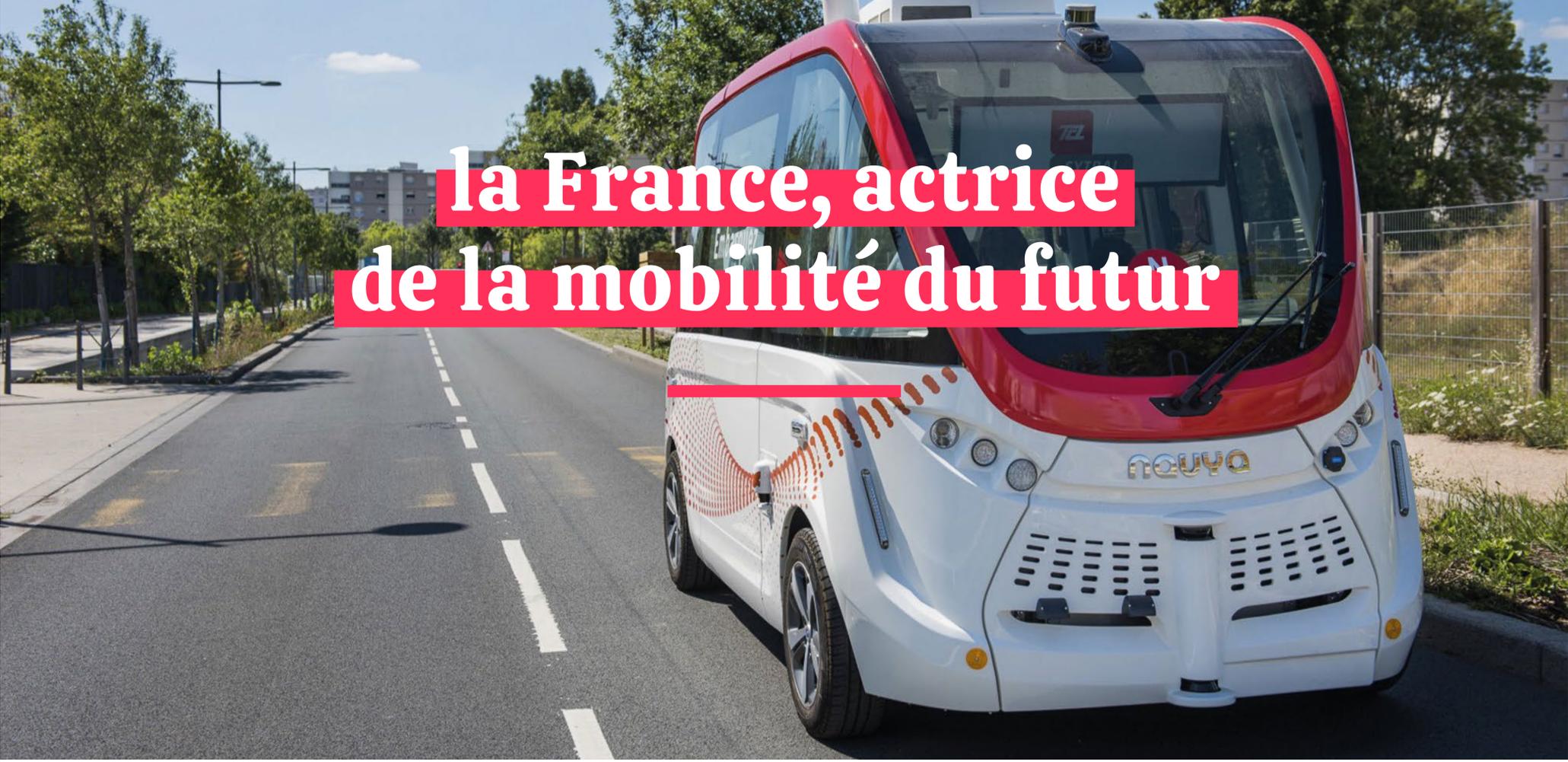




# la France qui gagne

DÉCEMBRE 2020  
NUMÉRO #01 / MENSUEL

INSTITUT SAPIENS POUR QUE L'AVENIR AIT BESOIN DE NOUS



la France, actrice  
de la mobilité du futur



La France,  
réseau connecté  
et multimodal



La France,  
championne  
de la mobilité  
accessible à tous  
et partout



La France,  
à la pointe  
des transports  
zéro carbone

Abonnez-vous, [cliquez ici.](#)

POUR QUE L'AVENIR  
INSTITUT  
SAPIENS  
AIT BESOIN DE NOUS

SN syntec  
numérique



# l'édito

Depuis l'invention de la roue il y a plus de 5000 ans, l'humain n'a jamais cessé de créer de nouveaux moyens de locomotion, avec à chaque fois les mêmes objectifs : se déplacer plus vite, plus loin, en étant plus nombreux. La volonté de mobilité est au cœur de notre histoire.

La mobilité est synonyme de développement économique. L'arrivée du train en 1804 a permis de projeter et déplacer des millions de tonnes de marchandises et de personnes sur plusieurs kilomètres, favorisant l'essor de la Première Révolution industrielle par la diffusion de la production manufacturière et industrielle.

La mobilité est aussi l'instrument d'une excellence scientifique. Le premier vol motorisé réalisé en 1903 par les frères Wright permet de franchir une étape : le survol des océans et des montagnes. Quand il fallait une journée pour gagner le chef-lieu de son département à la fin du XVIIIe siècle, les progrès de la science ont mis le bout du monde à moins d'une journée de vol.

La mobilité modélise enfin nos projections dans le futur. Au siècle dernier, l'aérospatial a permis de se projeter au-delà du globe, mais aussi de développer notre imaginaire, repousser nos frontières culturelles et cognitives. On ne s'imagine plus sur terre, mais dans un univers.

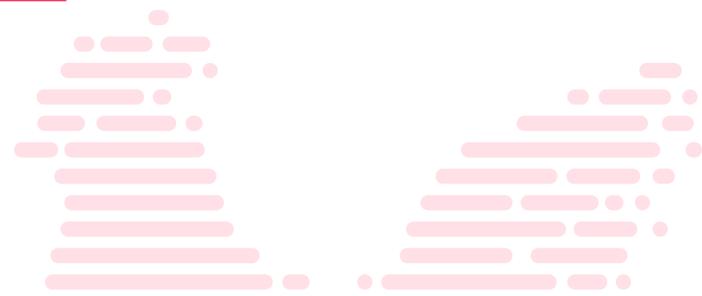
Dans cette histoire de la mobilité, la France a toujours été à la pointe de

l'innovation. Sans même parler du génial Jules Verne qui a imaginé de nombreux moyens de locomotion futuristes, beaucoup d'entrepreneurs français ont su inventer et développer des façons innovantes de se déplacer. En 1769, le premier véhicule motorisé est créé par le Français Nicolas Joseph Cugnot. En 1880 et en 1881, on assiste à la création et à la commercialisation des premières voitures thermiques et électriques, développées respectivement par Édouard Delamare-Deboutteville et Charles Jeantaud. En 1783, le premier ballon en cuir s'envole grâce aux frères Montgolfier. En 1852, c'est encore un Français, Henri Giffard, qui va conquérir les cieux avec le lancement du premier dirigeable. En 1971, le TGV est testé sur le rail alsacien – une réussite technologique qui connaît un écho mondial et tire les exportations françaises pendant de nombreuses années. Enfin, 1976, premier vol du Concorde. Cocréation franco-britannique, cet avion supersonique fait encore la preuve du talent des ingénieurs français en matière de transports.



**d'Olivier Babeau**

La France peut gagner en renouant avec cette tradition d'excellence dans la mobilité. À condition de mettre en avant ses savoir-faire nationaux et de ne pas succomber aux injonctions des apôtres du recul de la mobilité, qui souhaitent à tout prix freiner ce formidable mouvement d'émancipation et d'innovation.



# som. maire



04

**La France, futur leader des mobilités autonomes et volantes**

08

**La France, un réseau connecté et multimodal**

12

**La France, championne de la mobilité accessible à tous et partout**

14

**La France, à la pointe des transports zéro carbone**



16

**Qui sommes-nous ?**

Directeur de publication : Olivier Babeau  
Direction artistique : Matthieu Rossat / Crédits photo : Institut Sapiens



## keynote



© Navya

Diplômé d'HEC en 1999, il a commencé sa carrière comme Business Development Manager chez Vivendi Universal dans la branche digitale, avant de rejoindre le BCG en 2004. En 2006, il rejoint la direction de la Stratégie du Groupe FNAC, avec le défi de développer de nouveaux business models digitaux. Il se voit ensuite confier, en 2008, la direction de la stratégie et du développement pour la France et le Benelux chez Avis Europe. Il assure, en 2014, le lancement et le développement de Zipcar en France, en Belgique et en Autriche. À partir de 2017, il apporte son expertise dans le secteur de la mobilité à plusieurs start-up européennes et internationales. Il opère notamment le lancement de Mobike en France avant d'en devenir directeur général France. Il devient directeur général de Navya en mars 2019.



**Étienne Hermite**  
CEO de NAVYA Group

Monter dans un véhicule autonome, sans conducteur à bord, circulant parmi le trafic routier, a longtemps paru un fantôme réservé à la science-fiction. Depuis quelques années, c'est un rêve relevant du possible, grâce à des entreprises françaises, comme Navya.

Née à Lyon en 2014, Navya a depuis ouvert des bureaux aux États-Unis (Saline, Michigan) et à Singapour. Employant 300 personnes, dont la moitié sont des ingénieurs, Navya est une de nos pépites nationales en ce qui concerne la technologie du véhicule autonome. En seulement six années d'existence, Navya a déployé plus de 170

### Propositions pour 2022

**Augmenter la coordination européenne en matière de technologies autonomes pour éviter qu'elles ne soient préemptées par des acteurs chinois et américains**

**Multiplier les tests de véhicules autonomes sur routes ouvertes pour valider à grande échelle les cas d'usage et les modèles économiques.**

**Afficher une stratégie constante et régulière en matière de navettes autonomes.**

navettes autonomes à titre d'expérimentation dans 22 pays, ce qui en fait l'entreprise la plus volontariste dans ce domaine au niveau mondial. Outre les navettes, Navya s'emploie à équiper plusieurs moyens de transports différents avec son système de navigation autonome de niveau 4. Dans la classification des degrés d'autonomie des véhicules, qui compte cinq degrés, le niveau 4 correspond à une autonomie totale du véhicule qui peut circuler sans opérateur de sécurité à bord, (avec une supervision déportée) et dans certaines conditions.

La mobilité autonome apporte la promesse d'une amélioration du transport des biens et des personnes avec des coûts d'exploitation optimisés. Non seulement elle diminue de moitié le coût kilométrique de transport en éliminant la part de la rémunération consacrée au chauffeur, mais elle permet aussi d'améliorer les performances et de densifier l'offre de transport, le tout en réduisant l'empreinte carbone. Face à la pénurie actuelle de chauffeurs à travers le monde, les logiciels de conduite autonome sont une solution d'avenir permettant de répondre aux besoins de mobilité des usagers, dans tous les pays.

La compétition internationale en matière de technologie autonome est rude et intense. En quelques années, ce sont plus de 80 milliards de dollars qui auraient été investis sur cette technologie, sans que nous puissions pour autant voir ces véhicules autonomes sur nos routes. Outre les freins cognitifs et législatifs qui bloquent pour le moment

la circulation de ces véhicules, des stratégies continentales différentes peuvent aussi expliquer la lenteur de ce déploiement.

Les géants américains en la matière, comme Cruz ou Waymo (la filière de Google dédiée à la technologie autonome) ont tout de suite voulu développer un véhicule individuel totalement autonome – le fameux niveau 5 – et se sont ainsi heurtés aux freins technologiques et législatifs en la matière. Notre approche est différente sur ce point. En privilégiant le développement de transports collectifs, elle est en mesure de délivrer des services commerciaux de manière plus rapide et sécurisée. Cette approche graduelle favorise la mise en circulation de transports autonomes collectifs de niveau 4 que l'on peut espérer voir dans les prochains mois, un horizon plus proche que celui visé par les entreprises américaines.

En suivant cette stratégie et en nous appuyant sur notre excellence en matière de création et de développement de logiciels, nous pourrions alors réussir à dompter le marché du véhicule autonome. Ce serait une très bonne nouvelle pour la souveraineté économique et technologique de la France et de l'Europe.

**EH**

**.01**

## la France, actrice de la mobilité du futur

**Syntec Numérique** est l'organisation professionnelle des entreprises de services du numérique (ESN), des éditeurs de logiciels et des sociétés de conseil en technologies. Il regroupe plus de 2 000 entreprises adhérentes qui réalisent 80% du chiffre d'affaires total du secteur (plus de 57 Md€ de chiffre d'affaires, 530 000 employés dans le secteur). Présidé par Godefroy de Bentzmann depuis juin 2016, Syntec Numérique contribue à la croissance du secteur et à la transformation numérique de notre pays à travers la promotion des nouveaux usages du numérique, le soutien à l'emploi et à la formation, l'accompagnement de ses adhérents dans leur développement et la défense des intérêts de la profession.

---

*Contacts média*

Caroline Fouquet – 06 99 85 48 24  
[cfouquet@syntec-numerique.fr](mailto:cfouquet@syntec-numerique.fr)

Amélie Rochette – 01 41 34 20 27  
[arochette@hopscotch.f](mailto:arochette@hopscotch.f)

---



**syntec numérique**





© Pixabay



## keynote

# La France, un réseau connecté et multimodal

# .02



**Jean-Gabriel  
Audebert-Lasrochas**  
Secrétaire général de Trainline

Jean-Gabriel est diplômé en droit des sociétés de l'Université Paris II, Panthéon-Assas (2012) et titulaire d'un MBA. En septembre 2013, Jean-Gabriel est devenu avocat (Ecole du Barreau de Paris) et assistant parlementaire de la députée européenne Marielle Gallo (FR, PPE). En juillet 2014, il a rejoint l'équipe du député européen Dominique Riquet (FR, ADLE) en tant que conseiller politique. En avril 2017, il a rejoint Trainline en tant que Responsable des affaires publiques françaises. En janvier 2018, il devient Directeur des affaires publiques européennes et de la stratégie opérateurs. Depuis septembre 2020, il est Secrétaire général de Trainline International et a été nommé membre du conseil d'administration des Entreprises du Voyage, le syndicat national des agences de voyage regroupant plus de 4000 agents de voyage en France.

Fruit du rapprochement entre une entité anglaise et une entité française, Trainline résulte d'un constat environnemental : si nous voulons réduire l'empreinte carbone des déplacements, il faut rendre les voyages en train et en bus les plus attractifs possible grâce à la technologie – aussi attractif que l'usage individuel de la voiture. Or un élément majeur de cette attractivité est la possibilité pour un voyageur de ne pas avoir à consulter les sites de multiples compagnies, a fortiori quand elles sont situées dans plusieurs pays.

Aujourd'hui, Trainline est un champion européen de la multimodalité longue distance. Nous commercialisons les offres de plus de 270 compagnies ferroviaires et de bus. Nous comparons et créons des combinaisons multimodales uniques et au meilleur prix. Notre maître-mot est la simplicité pour le voyageur : une seule application avec un seul paiement, un seul service client, un seul service après-vente. Nous sommes ainsi devenus le guichet numérique pour voyager en train et en bus à travers 45 pays.

### Propositions pour 2022

**L'amélioration des infrastructures existantes, notamment en maintenant des dessertes fines sur tout le territoire. Préférer cet objectif plutôt que d'envisager trop tôt de nouveaux projets pharaoniques et pas forcément adaptés aux enjeux (mass transit décarboné pour réduire l'autosolisme).**

**La mise en place des conditions garantissant une concurrence saine et loyale entre tous les acteurs de la multimodalité en France afin de permettre le développement de guichets numériques distribuant tous les services de mobilité (longue distance et courte distance) au niveau national.**

**Lever les obstacles aux remboursements automatiques pour tout usager éligible ayant subi un retard lors de son déplacement.**

**L'exploitation du big data de manière ouverte pour optimiser la qualité des transports et développer le voyage multimodal.**

Bien sûr, cela ne veut pas dire que tout est fait ! Encore beaucoup de choses sont à accomplir pour développer la multimodalité, en France et ailleurs. Cela implique toutefois que chacun soit bien dans son rôle.

Le rôle du transporteur est de transporter : c'est à lui de se préoccuper de la ponctualité, de la propreté, de la production des informations transmises au voyageur.

Le rôle des pouvoirs publics est de réguler et d'assurer la qualité globale des infrastructures. Pour rendre le voyage multimodal attractif, la priorité devrait être la rénovation et la modernisation du réseau existant. Pour le ferroviaire, cela permettra moins de retard, un maintien de la desserte des territoires (enjeu éminemment politique) et plus de trains qui circulent.

Le rôle du distributeur est de vendre de manière innovante : c'est à lui de développer une expérience utilisateur aussi fluide que possible, de proposer un service après-vente performant et sécurisant pour l'usager. À terme, le rêve ultime est de

permettre de prévoir tout son voyage de porte à porte avec une seule application. En attendant d'y parvenir, des innovations sont possibles pour rendre le voyage multimodal plus attractif.

On peut penser à l'automatisation des remboursements ou des compensations en cas d'annulation ou de retard ; à la prédiction de retard et d'annulation pour chaque mode de transport, grâce au big data ; ou encore à la possibilité de commander des services à bord des différents modes, depuis une application.

Toutefois, certaines conditions doivent être réunies au niveau européen – car c'est le bon niveau – pour permettre le succès de ces services innovants, gages de simplicité et de confiance dans le voyage multimodal. Tout d'abord, il est nécessaire d'assurer une concurrence loyale et vertueuse entre tous les acteurs. Il faut ensuite assurer une ouverture accrue des données de mobilité, qui sont le carburant pour innover.

Sur ces deux chantiers, les travaux menés actuellement par la Commission européenne (la stratégie européenne pour la mobilité durable et intelligente) méritent d'être salués. Il est indispensable que la France continue à faire entendre sa voix pour maintenir un haut niveau d'ambition sur ces dossiers.

**JGAL**



***Sapiens Sapiens***, c'est chaque mois une conversation en toute liberté avec une personnalité.  
Une rencontre entre êtres humains, tout simplement, pour mieux se comprendre et comprendre le monde.

**Cliquez ici** pour découvrir ***Sapiens Sapiens***



## keynote

.03

# La France, championne de la mobilité accessible à tous et partout



### Frédéric Mazzella

Président - Fondateur de BlaBlaCar

Après un parcours mêlant physique, informatique et musique à l'ENS Ulm, Stanford, INSEAD, la NASA ou encore le Conservatoire Supérieur de Paris, Frédéric Mazzella code la première version de BlaBlaCar dès 2004. Une fois le produit et le concept prouvés en France, BlaBlaCar déploie une forte croissance internationale et devient la première licorne française et le leader mondial du covoiturage longue distance. BlaBlaCar anime aujourd'hui une communauté de 90 millions de membres dans 22 pays, dont la Russie et le Brésil, avec une galaxie de services couvrant désormais le bus (BlaBlaBus) et le covoiturage domicile-travail (BlaBlaLines).

Plusieurs révolutions sont à l'œuvre dans le domaine de la mobilité. Elles tiennent dans un acronyme : CASE – pour une mobilité Connectée, Autonome, Shared (partagée) et Électrique. Chacune de ces quatre révolutions pourrait à elle seule bouleverser nos mobilités, donc agissant ensemble, nous voyons quel florilège de solutions elles font apparaître, du taxi-drone aux véhicules partagés ou autonomes. BlaBlaCar s'inscrit bien sûr dans ce mouvement, puisque la mobilité partagée est au cœur de notre activité.

BlaBlaCar, ce sont 90 millions d'inscrits dans plus de vingt pays, dont 18 millions de Français. Notre activité initiale est le covoiturage sur longue distance, pour des trajets d'environ 250 km. Plus récemment, nous nous sommes diversifiés selon deux axes : avec les bus interurbains (BlaBlaBus) et dans le covoiturage domicile-travail (BlaBlaLines), où l'on constate habituellement un très faible taux d'occupation des voitures individuelles, que notre solution optimise.

Toutes ces activités permettent à BlaBlaCar de présenter un impact positif sur les plans social, économique, environnemental.

© BlaBlaCar



### Propositions pour 2022

Favoriser le développement du covoiturage, notamment sur les trajets domicile – travail.

Sur le plan environnemental, le covoiturage réduit efficacement les émissions de gaz à effet de serre. Sur la seule année 2019, BlaBlaCar a permis une économie de 1,6 millions de tonnes de CO<sup>2</sup> – soit plus que le total des émissions du trafic routier à Paris sur un an, camions et périphérique compris ! Les économies de CO<sup>2</sup> réalisées représentent plus de 600 fois notre coût environnemental de fonctionnement. Donc, plus BlaBlaCar se développe, plus les économies sont importantes.

Sur le plan économique et social, la mobilité partagée permet logiquement de réduire les frais de déplacement, ce qui rend la mobilité plus accessible. Cette accessibilité n'est pas seulement financière mais aussi territoriale : l'avantage de la voiture est qu'elle peut aller partout ; et par sa capacité de connexion, le réseau BlaBlaCar contribue à désenclaver le territoire.

Le défi le plus important est désormais de passer de la multimodalité à l'intermodalité. Il ne faut plus seulement proposer plusieurs moyens de transport, mais surtout réussir à les combiner. La meilleure solution est celle qui peut être à la fois la plus rapide, la moins chère et la plus confortable. Quand on combine divers moyens de transport, on peut combiner le meilleur de tous les mondes : sur certains trajets, la solution optimale peut être de prendre le TGV puis de finir en covoiturage. Ce qui est rapide, moins cher et écologique. Voilà l'intermodalité qu'il est important de développer.

Nouer des coopérations entre collectivités locales et entreprises pour faire du covoiturage la mobilité d'avenir au service des territoires et du développement durable.

Mettre en avant les bilans carbone nets des entreprises responsables du numérique pour promouvoir leur action et leur rôle dans la réduction des émissions de GES.

Se pose ensuite la question des mobilités durables : ont-elles été accélérées ou non par la crise actuelle ? Avant la pandémie, on observait des évolutions très positives pour les mobilités durables : je pense notamment à la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités), ou à notre partenariat avec la région Île-de-France pour le développement du covoiturage domicile-travail.

Loin de constituer uniquement un frein, la crise sanitaire a surtout prouvé la résilience du covoiturage, qui a très vite rebondi lors du déconfinement. BlaBlaCar est un réseau facile à redémarrer, contrairement à une flotte d'avions par exemple. Le covoiturage a aussi bénéficié d'un avantage sanitaire qui parle aux voyageurs : celui de minimiser le nombre de contacts par rapport à d'autres solutions.

Au-delà de cette crise, qui a eu un effet d'accélérateur sur les innovations d'usage (comme le cyclisme ou le covoiturage), le nouveau monde devra offrir une mobilité plus accessible et plus durable. C'est pourquoi on doit soutenir cette transition avec des infrastructures, une fiscalité et des mécanismes d'incitation qui généralisent cette mobilité durable et partagée.

FM

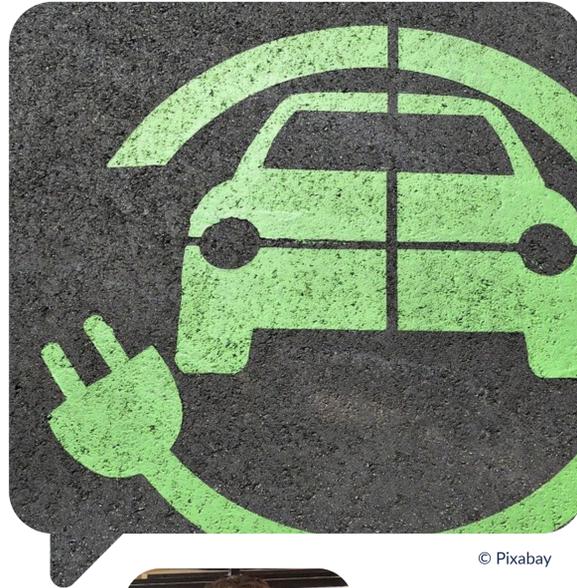




## keynote

.04

# La France, à la pointe des transports zéro carbone



© Pixabay



### Cyrille Lenain

Program manager chez Renault

*Il est Program Manager du Kangoo chez Renault, poste qu'il occupe depuis 2018. Après un doctorat en chimie, il a rejoint le Groupe Renault il y a presque 20 ans, au sein de l'ingénierie des systèmes électroniques où il a occupé différentes fonctions de management. Il a collaboré ensuite auprès de plusieurs des marques de l'Alliance Renault-Nissan. Juste avant de rejoindre la business unit LCV en 2018, il a occupé le poste d'ingénieur en chef amont des développements de nouveaux véhicules. Il a notamment eu en charge les projets Renault Mégane E-vision pour le marché européen et Renault City K-ZE pour le marché chinois (connu sous le nom de Dacia Spring pour le marché européen).*

L'objectif est précis et clairement énoncé dans la loi européenne sur le climat : la neutralité carbone devra être atteinte en 2050. Pour y parvenir, la décarbonation de la mobilité est un levier majeur. La mobilité doit devenir plus inclusive, mieux partagée et décarbonée, trois défis sur lesquels les principaux acteurs français sont pleinement mobilisés.

### Propositions pour 2022

**Opérer un rattrapage technologique et industriel au niveau européen sur les batteries électriques.**

**Développer un plan européen visant à acquérir un avantage technologique sur le stockage d'électricité renouvelable grâce à l'hydrogène.**

**Continuer à décarboner la production d'électricité.**

Grande entreprise française, Renault est aussi le leader européen de la voiture électrique. Un véhicule électrique sur trois roulant sur les routes européennes est une Renault ! Et une voiture Renault sur cinq sera électrique en 2021 ! Cette électrification de masse montre l'engouement des consommateurs pour ce type de technologie. La Zoé et la Kangoo électrique sont les symboles d'un savoir-faire reconnu mondialement et tourné vers un objectif sociétal, le droit à la mobilité décarbonée. Pour ce faire, Renault améliore et renouvelle son parc automobile grâce à une R&D dynamique et ambitieuse : les batteries au lithium et l'hydrogène sont les deux moteurs du développement de la mobilité électrique et les deux vecteurs d'énergie les plus nécessaires à l'accélération de la transition énergétique.

Longtemps cantonnée aux seules missions spatiales, l'hydrogène est devenu un axe de R&D à moyen-long terme pour les constructeurs et les énergéticiens. Dans la droite ligne du Plan France Hydrogène de 2020 (7 milliards d'euros), cette bataille de l'hydrogène se mène aujourd'hui dans le secteur des véhicules lourds – fourgons, bus, camions – pour la raison simple que la batterie, à cause de sa faible densité d'énergie massique, ne répond pas autant qu'on pourrait le souhaiter aux véhicules ayant besoin de charges utiles importantes.

Il faut se réjouir des décisions politiques qui ont été prises sur ce type de technologies mais ne pas oublier que son développement demandera une réelle planification. En effet, le développement de technologies hydrogène requiert beaucoup de recherches et de constance dans les investissements. Cette vision de long terme est indispensable pour permettre à notre pays et notre continent de conserver une production de moyens de transport. C'est un enjeu majeur pour l'emploi ouvrier à court terme, mais également des ingénieurs à plus long terme.

Leader du transport électrique, bassin fertile pour l'innovation verte, la France et ses grands acteurs de la mobilité sont prêts à prendre toute leur part dans les ambitions énergétiques affichées par l'Union européenne. La France est un pays fertile en inventeurs et en innovation. Dans L'île mystérieuse, Jules Verne décrivait déjà les conditions dans lesquelles l'hydrogène pourrait un jour remplacer l'énergie fossile. Ne laissons pas à d'autres la réalisation de ce rêve français. D'autant que la France, par son excellence scientifique et la puissance de ses grands acteurs économiques, peut prendre la tête de la course vers une mobilité verte.

CL





## agenda

de l'Institut Sapiens

---

### Jeudi 10 décembre

Visio café Sapiens #10  
« **Science et société :  
pourquoi une telle  
défiance ?** »

### Jeudi 17 décembre

Les Rencontres de  
la France qui gagne #2  
**Cyber sécurité  
à la française**

### Mardi 22 décembre

Sortie de Sapiens Sapiens #2  
**L'économie de marché  
a-t-elle encore  
un avenir ?**  
avec **Augustin Landier**

### Mercredi 6 janvier

Visio café Sapiens #11  
« **Les biais culturel  
de l'IA** »



## agenda

de l'Institut Sapiens

---

### Courant janvier

Publication de notre étude  
« **La jeunesse face  
au défi climatique** »

### Vendredi 22 janvier

Sortie de Sapiens Sapiens #3  
**La démocratie :  
un système obsolète ?**  
avec **Pierre-Henri Tavoillot**

### Mercredi 27 janvier

Les Rencontres de  
la France qui gagne #3  
**Santé  
et innovation**

### Courant février

Les Rencontres de  
la France qui gagne #4  
**l'industrie 4.0**



INSTITUT  
POUR QUE L'AVENIR AIT BESOIN DE NOUS  
SAPIENS

L'Institut Sapiens est un organisme à but non lucratif dont l'objectif est de peser sur le débat économique et social.

Il se veut le premier représentant d'une think tech modernisant radicalement l'approche des think tanks traditionnels. Il souhaite innover par ses méthodes, son ancrage territorial et la diversité des intervenants qu'il mobilise, afin de mieux penser les enjeux vertigineux du siècle.

**Sa vocation est triple :**

**Décrypter** — l'Association aide à la prise de recul face à l'actualité afin d'être capable d'en comprendre les grandes questions. L'Institut Sapiens sera un centre de réflexion de pointe sur les grands enjeux économiques contemporains.

**Décloisonner et faire dialoguer** — l'Association veut mettre en relation des mondes professionnels trop souvent séparés : Universitaires, membres de la sphère publique, praticiens de l'entreprise ou simples citoyens, ils doivent

pouvoir se rencontrer pour réfléchir et dialoguer. Afin d'être réellement représentatifs de toutes les compétences et expériences, les groupes de travail associent systématiquement des personnes d'horizons professionnels divers (de l'ouvrier au dirigeant de société cotée) et peu important leur lieu de vie (Métropole, DOM-COM).

## Qui sommes-nous ?

**Former** — Le XXI<sup>e</sup> siècle est le siècle de l'information ; il doit devenir pour l'individu celui du savoir. Comprendre le monde implique une capacité à faire un retour sur notre histoire, à connaître le mouvement millénaire des idées, à posséder ces Humanités dont l'importance est plus grande que jamais. Parce qu'il veut faire accéder à une compréhension du monde, l'Institut Sapiens se fixe aussi pour objectif de promouvoir cette culture générale sans laquelle demain plus personne ne pourra comprendre son environnement.

poser ces Humanités dont l'importance est plus grande que jamais. Parce qu'il veut faire accéder à une compréhension du monde, l'Institut Sapiens se fixe aussi pour objectif de promouvoir cette culture générale sans laquelle demain plus personne ne pourra comprendre son environnement.

## Adhérez !

Indépendant et non partisan, l'Institut Sapiens vit grâce à votre soutien.

[Cliquez ici pour adhérer.](#)

Nous acceptons aussi les mécénats, pour cela il vous suffit de nous contacter à [contact@institutsapiens.fr](mailto:contact@institutsapiens.fr)



INSTITUT  
POUR QUE L'AVENIR AIT BESOIN DE NOUS  
SAPIENS

**Suivez-nous  
sur les réseaux sociaux :**

