

Commission : Conférence des parties (COP)

Sujet : Quelle mobilité pour demain dans le cadre des engagements de la COP 21 ?

Membre de l'état-majeur : Luka AVRAMOVIC, Valeria MARTÍNEZ

Position : Président(e)

INTRODUCTION

Tout a commencé en octobre 2018 par l'annonce en France d'une taxation sur les carburants, et notamment sur le diesel, une initiative pour décourager l'utilisation des énergies fossiles pour le transport individuel. En réaction à cette décision, un mouvement d'une ampleur et d'une nature inédites s'est rapidement développé : le mouvement des gilets jaunes qui opposait l'angoisse de « la fin du mois » à celle de « la fin du monde ». Ainsi, la lutte contre le réchauffement climatique serait-elle un privilège de nantis et entrerait-elle en contradiction avec la justice sociale ? D'une certaine façon, en décidant début juillet de mettre en place une écotaxe sur les billets d'avion, le gouvernement français n'a-t-il pas tenté de surmonter cette contradiction ? Mais pour que cette décision ait un poids réel, ne faudrait-il pas l'étendre à toute l'Union Européenne, voire au monde entier ?

La Conférence de Paris sur le changement climatique s'est tenue du 30 novembre au 12 décembre 2015. Elle est la 21^e édition de la Conférence des Parties (COP21) à la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC). C'est aussi la 11^e Conférence des Parties réunissant des parties au Protocole Kyoto (CPM 11), un accord international de 1995 sur les émissions de gaz à effet de serre. Le but de la COP 21 était de mettre en place des mesures internationales pour limiter le réchauffement climatique et ses conséquences. En 2014 le cinquième rapport du Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat (GIEC) prévoyait une hausse des températures de 0,3 à 4,8 °C d'ici 2100. Un accord international a donc été conclu, applicable dans tous les 195 pays présents lors de la conférence, pour limiter le réchauffement climatique entre 1.5 °C et 2 °C d'ici 2100. Parmi les principaux secteurs responsables des émissions de gaz à effet de serre (GES), les transports (14 % de ces émissions dans le monde, mais 25 % à l'échelle de l'Europe) ont été tout particulièrement montré du doigt.

Alors comment, dans un monde de plus en plus ouvert, une économie mondiale de plus en plus globalisée, peut-on limiter l'usage des transports sans favoriser le repli sur soi et le ralentissement de l'économie mondiale ? La solution est-elle seulement dans la recherche de moyens de transport plus propres, ou faut-il remettre en cause notre modèle économique fondé sur la croissance et l'accélération des échanges ? Faut-il changer nos modes de mobilité, à différentes échelles ? Après le mouvement des gilets jaunes, ou encore les polémiques autour de la signature par l'UE de traités de libre échange (CETA avec le Canada ou UE-Mercosur) extrêmement contestés, comment la COP peut-elle préparer l'avenir et prendre des décisions qui assurent un certain équilibre entre les trois piliers du développement durable (protection de l'environnement, croissance économique, équité sociale) à l'horizon 2040 ?



DÉFINITION DES TERMES CLÉS

COP 21 (Conférence de Paris de 2015 sur les changements climatiques)

La COP 21 est une conférence internationale qui vise à lutter contre le réchauffement climatique. Elle s'est tenue en décembre 2015 au Bourget, en France, et a réuni 195 pays qui se sont mis d'accord sur une limitation de la hausse de température entre 1.5°C et 2°C (par rapport au début du XIX^e s.) d'ici à 2100. Depuis, les États-Unis de Donald Trump se sont retirés de l'accord en 2017, alors même qu'un Américain émet en moyenne 15,6 tonnes de CO₂ par an, soit deux fois plus qu'un Chinois (7,5) ou qu'un Européen (6,8).

Gaz à effet de serre

Un gaz à effet de serre est un gaz qui absorbe et émet de l'énergie rayonnante dans la plage infrarouge thermique. Les gaz à effet de serre provoquent l'effet de serre. Les principaux gaz à effet de serre dans l'atmosphère terrestre sont la vapeur d'eau, le dioxyde de carbone, le méthane, l'oxyde nitreux et l'ozone.

Réchauffement climatique

Le réchauffement climatique est un phénomène qui est caractérisé par l'augmentation régulière, depuis les années 1920, des températures à l'échelle mondiale. Elle est induite par la chaleur coincée dans l'atmosphère majoritairement à cause de l'activité humaine et des émissions de gaz à effet de serre.

CCNUCC (Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques)

La CCNUCC est un traité environnemental international adopté le 9 mai 1992 et qui fut présenté au Sommet de la Terre à Rio de Janeiro, du 3 au 14 juin 1992. Le traité fut le premier effort de l'ONU pour identifier et lutter contre le changement climatique.

Protocole de Kyoto

Le protocole de Kyoto est un accord international signé en décembre 1997. Il est entré en vigueur en 2005 et vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

GIEC (Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat)

Le GIEC (ou IPCC en anglais) est un organisme intergouvernemental créé en 1988 par l'ONU, dont la mission est de fournir des informations objectives et scientifiques sur le réchauffement climatique, ses risques et différents scénarii pour lutter contre celui-ci.



G20

Le G20 est un forum international réunissant les gouvernements et les gouverneurs de banques centrales de 19 pays, essentiellement des pays riches et des pays émergents, et de l'Union européenne. Il a comme but d'assurer une croissance économique mondiale.

Fonds Vert pour le Climat

Le Fonds vert pour le climat est un organisme financier qui est en charge de réaliser des transferts d'argent des pays développés (PID) vers des pays en développement (PED) pour lutter contre le réchauffement climatique.

Transition Écologique

La transition écologique est une évolution vers un nouveau modèle économique et social, un modèle de développement durable qui renouvelle nos façons de consommer, de produire, de travailler, de vivre ensemble pour répondre aux grands enjeux environnementaux, ceux du changement climatique, de la rareté des ressources, de la perte accélérée de la biodiversité et de la multiplication des risques sanitaires environnementaux.

Circuit court

Un circuit court est un terme économique qui désigne un circuit de distribution entre le producteur et le consommateur ou, au maximum, un seul intermédiaire intervient dans la distribution des biens. Il suppose aussi une distance réduite entre le producteur du bien et le consommateur.

Démondialisation

Le terme de démondialisation est un concept qui prône une nouvelle organisation de l'économie mondiale de façon à rendre le monde plus équitable, écologiquement et socialement parlant. Il suppose de rompre avec le libre-échange et la financiarisation de l'économie et se traduit par des mesures de protectionnisme et par un ralentissement de la croissance, voire par une décroissance.

LES OBJECTIFS DE LA COP 21 ET LA QUESTION DES TRANSPORTS

La COP 21 est avant tout l'expression d'un effort collectif pour apporter une solution globale à un défi vital pour l'humanité. L'accord signé à Paris en décembre 2015 a surtout été motivé par le cinquième rapport du GIEC, paru en 2014, qui indiquait que, d'ici à 2100, la hausse des températures pourrait aller jusqu'à 4.8°C si nous ne réduisons pas nos émissions de gaz à effet de serre. L'activité des humains détruit l'environnement et, d'après la grande majorité des scientifiques, est largement responsable du changement climatique. La prise de conscience date des années 1990, et, depuis vingt cinq ans, les représentants du monde entier cherchent à répondre à ce défi : comment sauver la planète des effets de ce phénomène ?

Or, les transports sont responsables directement et indirectement (énergies, infrastructures...) d'environ 25% des émissions de CO₂. Le constat est en effet assez sombre : Les transports utilisent surtout du pétrole et du gaz, même pour les réseaux électriques ferroviaires lorsque l'énergie provient comme en Chine, des centrales à charbon. Les avions volent au kérosène, les cargos au fuel lourd. Du fait surtout de la croissance des pays émergents, on a dépassé le milliard de voitures dans le monde, on voyage de plus en plus notamment dans les transports aériens qui, justement avec les transports maritimes, ont été les grands absents des négociations. On a beaucoup dit en effet que la majorité des États signataires de l'accord de Paris n'avaient pas respecté leurs engagements ; pourtant ces derniers faisaient déjà l'impasse à l'époque sur un secteur clé des transports, celui de l'aérien, où la concurrence internationale est particulièrement rude, et qui ne figurait pas dans l'accord ; or, le transport aérien double tous les 15 ans (on transportera probablement 15 milliards de passagers en 2050 contre 3 aujourd'hui), et les progrès technologiques ne compenseront probablement pas cette croissance.

On le voit, aborder la lutte contre le réchauffement climatique par le biais des transports est une manière de poser la question des moyens que l'on se donne pour parvenir à nos fins et limiter les émissions de CO₂. Une partie de l'accord de Paris est consacré à la prévention et à la nécessaire adaptation des populations, en particulier dans les pays en développement ou un Fond vert pour le climat est censé aider ces pays à prendre des mesures pour agir contre le changement climatique. Mais rien ne pourra être fait sans l'engagement des États et des entreprises.

QUELLES MESURES POUR DIMINUER LES ÉMISSIONS DES GES DANS LES TRANSPORTS ?

Pour commencer, il est donc important d'identifier les types de mesures à prendre pour lutter contre les émissions de CO₂ dans les transports, et de se demander quels types d'acteurs doivent les prendre et selon quelles modalités.

- favoriser les énergies propres dans les transports

Le 23 août dernier, Le groupe français CMA CGM, numéro trois mondial du transport maritime par conteneurs, s'est engagé à ne jamais emprunter le passage du nord-est, une voie maritime passant par l'Arctique et rendue praticable par le réchauffement climatique. Cette route réduit pourtant la distance de transports de 4000 km, ce qui incite beaucoup de compagnies maritimes à y passer. Ce choix est fondé sur l'idée que l'on ne doit pas tirer profit des conséquences du réchauffement climatique et surtout qu'il faut préserver l'environnement et la biodiversité. Mais on peut se demander si, en allongeant la distance de transport, on ne contribue pas davantage au réchauffement climatique que si on continuait à utiliser la route maritime du Nord. Mais il est à noter que, en parallèle, CMA CGM travaille sur de nouvelles énergies moins polluantes. Pour ses futurs navires de très grande capacité, il n'utilisera plus que le gaz naturel liquéfié (GNL). Le premier bateau est attendu dès 2020, pour un objectif de vingt autres propulsés au GNL d'ici à 2022. En utilisant aussi d'autres énergies (biofuel...), l'armateur espère réduire de 30 % ses émissions de CO₂ par conteneur transporté par kilomètre entre 2015 et 2025. Dans le cadre du G7 de Biarritz, le président Macron a aussi proposé de baisser la vitesse dans le transport maritime pour réduire la pollution.

Quant aux industriels de l'aéronautique, ils se sont engagés à stabiliser les émissions de CO₂ d'ici 2020 et à les baisser de 50% en 2050 par rapport à 2005. On voit ainsi le rôle moteur (sans jeu de mots) que les entreprises peuvent jouer pour réduire les émissions de CO₂.

En Belgique, depuis juin 2017, la STIB-MIVB, compagnie de transport public, a pris l'initiative de mettre en circulation sur ses lignes des bus hybrides et électriques. Cette politique en faveur d'un transport plus vert s'est depuis élargie à tout un réseau de plus de 250 bus hybrides et 37 bus 100 % électriques. Pour les dirigeants de cette compagnie, la COP 21 a été un moment important dans leur prise de conscience qui les a conduit à annuler une commande de bus au diesel pour la remplacer par une commande de 114 bus hybrides.

En Suède, Volvo investit dans des nouvelles technologies moins polluantes, en finançant la construction d'un nouvel atelier de peinture au sein de son usine de Torslanda, ou surtout en étant le premier grand constructeur automobile à abandonner complètement les moteurs à combustion pour ne construire que des voitures hybrides ou électriques à partir de 2019.

- légiférer pour réduire la pollution atmosphérique et les émissions de CO₂

Mais en Suède, les entreprises sont fortement incitées à prendre ce type de tournant du fait de lois très contraignantes qui visent à réduire la pollution atmosphérique. C'est aussi dans ce pays qu'on a introduit en 2018 une des premières taxes sur les billets d'avion, décision en phase avec l'opinion publique comme le laisse à penser le fait que de plus en plus de Suédois ont « honte de prendre l'avion » (voir plus bas). Mais pour être efficace, c'est à une autre échelle que ce type de décisions doivent être prises. En juin dernier, le plein débat sur le projet de loi mobilités, la France a appelé ses partenaires européens à réfléchir à une taxe sur le transport aérien, gros émetteur de CO₂. Finalement, le gouvernement français a décidé en juillet de mettre en place une écotaxe sur les billets d'avion, suivant l'exemple d'autres pays européens comme le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Italie, la Suède et la Norvège, ce qui a malgré tout indigné le patron de Ryanair. Ceci dit, la fiscalité verte représente 11,11 % en Lettonie, 9,5 % en Grèce et seulement 4,77 % en France.

Si la fiscalité verte reste l'affaire de chaque pays dans le secteur aérien, dans le secteur automobile par contre, le Parlement européen a approuvé un projet de loi visant à réduire les émissions de dioxyde de carbone des voitures neuves de 20 % d'ici à 2025 et de 40 % d'ici à 2030. Au conseil de l'Union européenne, les ministres ont également fixé comme objectif que 30 % de toutes les ventes de voitures et de fourgonnettes neuves soient électriques à l'horizon 2030.

En même temps, on a vu à l'occasion de la crise des gilets jaunes en France qu'un gouvernement ne peut augmenter la fiscalité verte sans permettre l'accès à l'énergie décarbonée pour tous. Pour les nombreuses personnes qui n'ont d'autre choix que de prendre leur voiture pour se rendre au travail parce qu'elles habitent dans des espaces périphériques sans modes de transport alternatif, l'idée que la fiscalité verte est par nature punitive s'impose. Certains, en France, proposent par exemple de créer une « Prime de Transition Écologique » prenant la forme d'un crédit d'impôt, qui serait versée automatiquement aux 50 % des ménages français (foyers fiscaux) les plus modestes (soit 19 millions de foyers), avec un montant moyen de près de 300 € dès 2019. Encore faudrait-il que ce type de mesures incitent les bénéficiaires à changer de comportement, voire de modes de vie.

- favoriser des modes de transport alternatifs

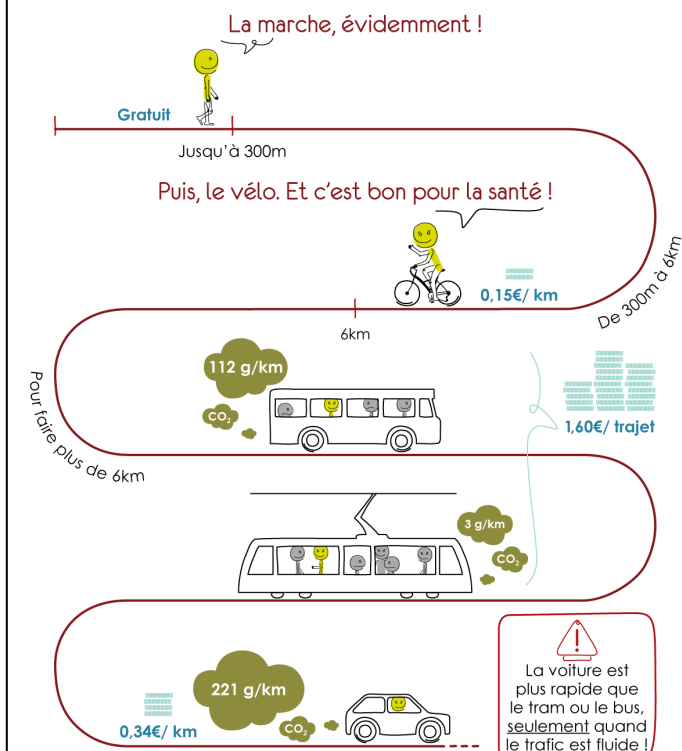
Après quinze jours de traversée, Greta Thunberg, la jeune militante suédoise qui a lancé le mouvement de grève de l'école pour le climat, est arrivée le 28 août dernier à New York à bord de son voilier à zéro émission carbone. Elle est venue participer au sommet sur le climat organisé par l'ONU et a voulu donner l'exemple en refusant de s'y rendre en avion.

A une autre échelle, celle de nos déplacements quotidiens domicile-travail, toutes les métropoles ont développé et encouragé l'adoption de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, qu'il s'agisse des transports publics ou de la mobilité douce (vélo, marche à pied). De Curitiba (Brésil) à Séoul (Corée) en passant par Francfort (Allemagne), tout est fait pour décourager les automobilistes en créant des péages urbains, comme à Londres, en piétonnisant les centres-villes, en développant des réseaux de transports publics propres, en particulier le tram, en mettant à disposition des stations de vélos en libre-service, voire de trottinettes, et, pour lutter contre les effets de l'étalement urbain, en créant des parcs-relais à la périphérie des villes qui permettent aux habitants des espaces périurbains de garer leur voiture avant de prendre d'autres modes de transport. Dans les entreprises ou les écoles, les salariés ou les familles organisent le covoiturage, et les pouvoirs publics investissent dans ces modes de transport et sensibilisent les habitants à ces enjeux et à ces nouveaux usages.

La ville est ainsi devenue le laboratoire de cette révolution des transports, et les débats y sont souvent intenses : faut-il bannir la voiture des villes centres ? rendre très coûteux le stationnement ? rendre par contre gratuit les transports publics ? Ces débats montrent que les solutions sont multiples et qu'elles ne peuvent se déployer qu'à l'échelle locale. Mais il s'agit essentiellement de villes dans les pays riches, où la gouvernance s'organise à l'échelle de la métropole toute entière et non pas uniquement de la ville-centre, où les pouvoirs publics peuvent s'appuyer sur une opinion favorable à ces mutations, organiser des consultations et mobiliser des financements importants.

Dans les pays en développement en urbanisation rapide, les villes font face au double défi de leur transition urbaine et de la transition énergétique. Elles sont confrontées à l'insuffisance d'infrastructures de transport collectif, à la congestion automobile, aux pollutions croissantes, notamment de l'air avec des impacts sanitaires désastreux. Dans ce contexte, les démarches de planification de la mobilité urbaine prennent une importance renouvelée qui suppose de trouver des solutions spécifiques et innovantes. L'arrivée des transports publics peut être l'occasion d'une politique de régénération urbaine et d'une action le long des corridors de transport en faveur d'une mixité des fonctions (logement, commerce, activités), de l'aménagement de l'espace public, de l'implantation d'équipements publics (écoles, dispensaires...), comme le montre l'exemple de Johannesburg (Afrique du Sud). De ce point de vue, la collaboration Nord/Sud est un levier important pour la réussite de cette transition vers des modèles de villes plus durables.

36. Déplacement optimal Quel mode de déplacement est le plus efficace ?



Vous faites quelle distance ?

1 infographie/mois pour faciliter la transition personnelle de chacun.

lesecoloHumanistes.fr



06/12 • decrypterlenergie.org

PARIS AGIT CONTRE LA POLLUTION PARIS ACCOMPAGNE LES PARISIENS QUI RENONCENT À LEUR VOITURE INDIVIDUELLE



-50% sur l'abonnement autolib' + 50 € de trajets prépayés



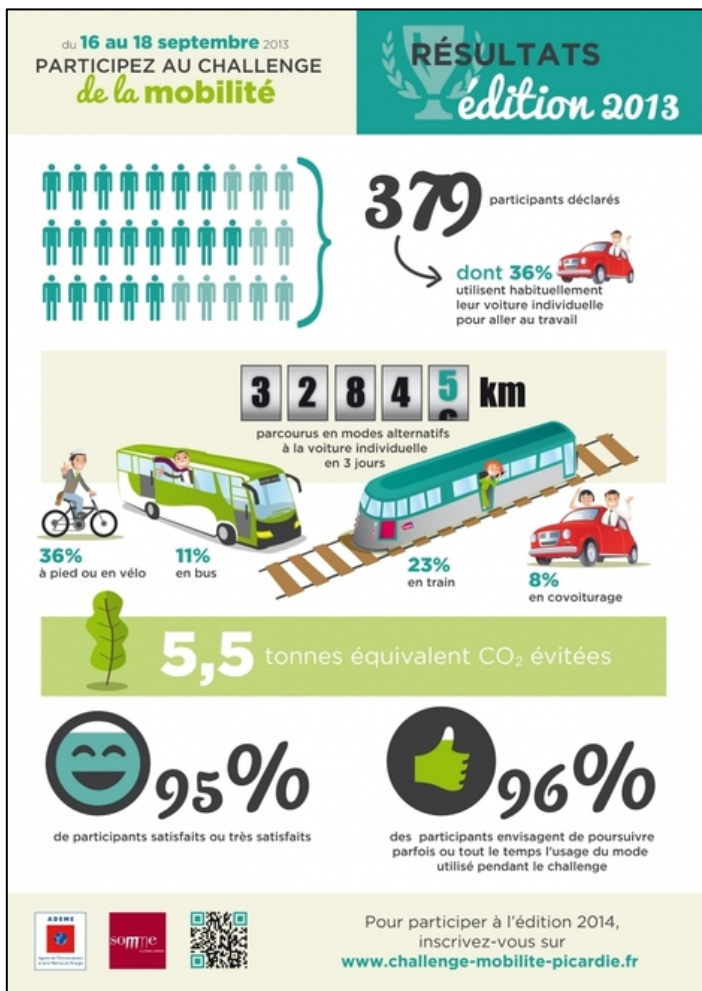
un an de Navigo + un an de Vélib'



une aide jusqu'à 400 euros pour l'achat d'un vélo, électrique ou non

Une aide pour les Parisiens aux véhicules immatriculés avant 2001

Quelques exemples de campagnes de sensibilisation (à gauche) et de politiques publiques en faveur des transports publics et de la mobilité douce (à droite)



En haut à Montpellier (France), en bas à Curitiba (Brésil)



- favoriser les circuits courts dans les échanges de marchandises

Un consommateur écoresponsable ira de préférence dans un marché bio, non seulement pour les procédés de production utilisés, mais aussi parce qu'il s'agit d'une agriculture de proximité où les producteurs sont parfois seulement à quelques dizaines de kilomètres des lieux de consommation. Ainsi, privilégier les circuits courts, c'est créer un lien direct entre producteur et consommateur, lien construit sur la proximité géographique qui réduit les transports, ce qui est favorable sur le plan écologique, mais également pour la qualité et le prix du produit.

Ce qui est valable pour l'agriculture peut aussi s'étendre à d'autres types de produits, y compris manufacturés. Ainsi, certaines entreprises, par exemple dans l'industrie textile, relocalisent leurs usines pour les rapprocher des foyers de consommation. La relocalisation de l'économie diminue les émissions de CO₂ générées par les transports. La relocalisation contribue donc à la diminution de l'effet de serre et renforce le pouvoir d'achat en diminuant les coûts du transport. La question est alors de savoir si ce processus peut être aussi équitable, pour les travailleurs du Nord comme pour ceux du Sud. On peut ainsi se demander si la lutte contre le réchauffement climatique est compatible avec le commerce équitable Sud-Nord qui génère un transport sur de longues distances. Ainsi, Nicolas Hulot, par exemple, parle de « relocalisation sélective » de l'économie, qui consisterait à relocaliser la majorité de la production de chaque nation, tout en conservant une part mineure des importations en provenance de pays étrangers et lointains. Pour la responsable de communication chez la chaîne Biocoop, il faut « relocaliser l'économie » : « nous vendons du café, du cacao et des bananes équitables mais dans ce cas nous cherchons à rester le plus cohérent possible. Les emballages sont réduits, les transports routiers pensés pour limiter les rejets de CO₂. » On peut étendre cette démarche au secteur du tourisme, en retrouvant le goût des vacances de proximité. Mais le risque n'est-il pas que le locatourisme soit synonyme de replis sur soi ? Le discours catastrophiste ne peut-il pas aussi conduire à se méfier de tout ce qui nous vient de « trop » loin, fruits exotiques, produits « Made in China » ou migrants africains ?...

QUELS DÉBATS SOCIO-ÉCONOMIQUES ET SOCIÉTAUX SOULEVÉS PAR CES QUESTIONS ?

On voit que ces choix ne sont pas simples et qu'ils soulèvent toute une série de questions qu'il est préférable d'explicitier :

- Faut-il démondialiser les économies et ne pas signer les traités de libre-échange (Mercosur, Ceta...) ? En juin dernier, Nicolas Hulot est partie en guerre contre l'accord fraîchement conclu par l'Union européenne avec le Mercosur, « antinomique » avec la lutte contre le dérèglement climatique. De son côté, Cecilia Malmström, commissaire européenne chargée du commerce, déclarait à la même époque « Je ne minimise pas le défi climatique, mais on ne va pas s'y attaquer en refusant de faire du commerce. Le mieux c'est de s'engager ensemble. Cela n'empêche pas de faire du commerce local. Dans certains domaines, il va croître, et c'est une bonne chose. Mais le village d'à côté ne produit pas les iPhones. Tant que les gens veulent acheter ces produits, il y aura du commerce. Il faut travailler à le faire de manière plus verte. » Deux mois plus tard, et alors que la forêt amazonienne était en feu, le président Macron suspendait la signature de ce traité sous prétexte que le président brésilien Bolsonaro aurait menti sur ses engagements climatiques, révélant par là sa nouvelle sensibilité aux enjeux environnementaux. Comment comprendre cette position alors même que la France, en particulier les éleveurs français, est un grand importateur de soja, celui-là même que produisent les grands propriétaires terriens responsables du défrichement de la forêt en Amazonie...

- L'urgence écologique est-elle opposée à la justice sociale, au sein des sociétés comme entre le Nord et le Sud ? Depuis la crise des gilets jaunes en particulier, il apparaît de plus en plus nécessaire de lier justice sociale et préoccupations écologiques. Les 1 % de la population les plus riches ont une empreinte carbone 40 fois supérieure aux 10 % les plus pauvres. Pour certains, « Il est grand temps d'ouvrir une nouvelle ère de protection sociale, celle d'une protection "social-écologique" pour nos concitoyens les plus pauvres, qui sont aussi les plus précaires énergétiquement. (...) Les citoyens n'ont d'ailleurs pas attendu les avertissements du GIEC pour inventer le co-voiturage dans les zones périurbaines ou rurales où les transports publics font défaut. » (site du mouvement Place publique). Pour répondre à l'urgence sociale et climatique, il faudrait par exemple faciliter l'accès à des transports en communs publics, notamment pour les jeunes et les précaires, sur l'ensemble du territoire, ou assurer des services publics de proximité (écoles, hôpitaux, bureaux de poste, justice).
- Une autre question est celle du rôle des entreprises dans la transition écologique. Sont-elles les principaux vecteurs du changement, via l'innovation et la quête de nouveaux marchés porteurs, ou faut-il se méfier de ces acteurs qui ne sont guidés que par le quête du profit à court terme et dont les préoccupations écologiques sont davantage de l'affichage, du *greenwashing*, qu'une conversion sincère. Faut-il alors avoir une approche plus dirigiste où les pouvoirs publics inciteraient les acteurs économiques, par la législation, des réglementations contraignantes et des incitations financières, à prendre le tournant de cette transition ? On voit par exemple, dans le cas des *smart cities*, que c'est la combinaison des deux qui permet à des métropoles comme Barcelone qui s'est bardée de capteurs pour gérer le trafic urbain... qui a en effet diminué de 21 % en très peu de temps.

QUEL RÔLE DE L'ONU / DE LA COP POUR INITIER UNE VÉRITABLE TRANSITION VERS DE NOUVEAUX MODES DE MOBILITÉ À DIFFÉRENTES ÉCHELLES ?

Lors de vos débats, il ne faudra pas perdre de vue que la COP et les organisations internationales ont d'abord un rôle incitatif qui fixe des objectifs plus ou moins contraignants. Dans ce contexte, il est important de se poser certaines questions :

- Est-ce le rôle de l'ONU de légiférer sur les normes environnementales ? Peut-on imposer les mêmes règles à tous les pays sans tenir compte du niveau de développement ou des spécificités, notamment géographiques, des pays ? Au moment de la COP21, l'Inde, troisième émetteur de CO2 au monde derrière la Chine et les États-Unis, car très dépendante envers le charbon, estimait que ce sont d'abord les pays riches, principaux responsables des émissions de GES, qui devaient fournir les efforts, et non les pays émergents pour qui encourager la croissance est une nécessité afin que les plus déshérités puissent sortir de la pauvreté. Bien que certains territoires, parmi les plus pauvres du pays, puissent devenir inhabitables du fait du réchauffement climatique, et qu'une ville comme New Delhi soit l'une des plus polluées au monde, les dernières élections en mai dernier ont montré que la classe politique restait largement indifférente à ces questions.
- Pourquoi les avancées sont-elles si timides depuis la COP21 ? Parmi les 197 pays signataires, seuls 58 pays ont adopté des mesures nationales pour limiter leurs rejets de CO2 en 2030, et seulement 16 ont engagé des politiques suffisantes par rapport à leurs engagements climatiques, selon une étude publiée fin 2018 par le *think-tank* américain World Resources Institute. La question des transports et de la difficulté à mettre un frein à la mondialisation seraient-elles le principal obstacle à un engagement sincère vers un nouveau modèle de développement durable ? Inversement, s'attaquer à cette question des transports pourrait-il avoir un effet d'entraînement sur les autres secteurs de l'économie ?

- Que signifie la notion de « mobilité intelligente » ? La solution peut-elle être principalement technique ? La Smart Mobility ou « *mobilité intelligente* » est un concept qui désigne un nouveau modèle de mobilité qui, par rapport au modèle précédent, se caractérise par sa flexibilité, sa réactivité et son recours à la multi-modalité et cela, principalement, grâce aux innovations technologiques (smartphone, GPS, tablettes, plateformes numériques, réseaux sociaux, etc.), des véhicules hautement performants et interactifs, des infrastructures plus connectées, intelligentes et automatisées et l'utilisation partagée, selon des modes de confidentialité divers, d'un certain nombre de données (Open Data). Ainsi, en Belgique, Les quatre sociétés de transports publics belges SNCB, Stib, Tec et De Lijn lancent le tout premier planificateur d'itinéraire intégré. Le "*Smart Mobility Planner*" intègre leurs données en temps réel et fournit le meilleur itinéraire en combinant une série de modes de transport durables. Le voyageur peut sélectionner le meilleur itinéraire en transport public (train, tram, bus, métro), en combinaison avec un trajet à pied ou à vélo. Les vélos partagés Villo! font également partie intégrante du test. A terme, l'objectif est d'ajouter d'autres moyens de transport, par exemple des vélos et voitures partagés.



Proximus s'allie à Mobile-For, Be-Mobile et Flow pour créer une nouvelle société de « Smart Mobility » (mobilité intelligente). Son expertise permettra d'accroître l'accessibilité aux villes et de gérer ainsi qu'optimiser les flux de trafic grâce à des services tels que le contrôle de la mobilité, le guidage dynamique du trafic, le péage électronique et les services de stationnement payants.

PAYS ET ORGANISATION ENGAGÉS

- | | |
|----------------------|------------------------------------|
| - Arabie Saoudite | - Japon |
| - Argentine | - Mali |
| - Australie | - Mexique |
| - Canada | - Nigeria |
| - États-Unis | - Portugal |
| - France | - République démocratique du Congo |
| - Guinée équatoriale | - Russie |
| - Hongrie | - Ukraine |
| - Iran | - Venezuela |
| - Italie | - Ryanair |

SOURCES

Sur la COP21, le rapport du GIEC 2018 et le non respect des accords de Paris

<https://selectra.info/energie/guides/environnement/cop21>

<https://www.climat.be/fr-be/changements-climatiques/les-rapports-du-giec/2018-rapport-special/>

https://www.francetvinfo.fr/meteo/climat/cop21/la-chine-le-bon-eleve-de-la-cop-21_2691326.html

<https://e-rse.net/rapport-giec-2018-resume-explication-271275/#gs.su1btd>

<https://www.unenvironment.org/fr/news-and-stories/recit/se-preparer-au-changement-le-secteur-des-transport-somme-de-reduire-ses>

<http://www.lefigaro.fr/conjoncture/accord-de-paris-pourquoi-les-pays-ne-sont-pas-a-la-hauteur-de-leurs-engagements-20190419>

La COP21 et les transports

<https://www.unenvironment.org/fr/news-and-stories/recit/se-preparer-au-changement-le-secteur-des-transport-somme-de-reduire-ses>

<https://www.bfmtv.com/planete/cop21-le-transport-aerien-grand-absent-de-l-accord-sur-le-climat-968865.html>

https://www.rtf.be/tendance/voyage/detail_le-transport-aerien-au-defi-de-freiner-ses-emissions-polluantes?id=10192735

Les mesures de taxation des transports

<https://www.unenvironment.org/fr/news-and-stories/recit/se-preparer-au-changement-le-secteur-des-transport-somme-de-reduire-ses>

<http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2019/03/20/20002-20190320ARTFIG00209-les-pistes-pour-augmenter-a-nouveau-la-taxe-carbone-sans-heurter-les-gilets-jaunes.php> (en France, après les gilets jaunes)

https://www.liberation.fr/politiques/2019/07/09/pollution-macron-taxe-l-aerien-et-le-transport-routier_1739000 (en France, 9 juillet dernier)

https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2019_05_Tax_report_briefing_web_0.pdf (en Europe)

<https://www.greenaironline.com/news.php?viewStory=2611> (dans l'UE)

https://www.liberation.fr/france/2019/06/07/billets-d-avion-quelle-place-pour-une-taxe-verte_1732507 (dans l'aérien)

<https://www.lapresse.ca/voyage/europe/france/201907/09/01-5233278-la-france-impose-une-ecotaxe-sur-les-billets-d-avion.php> (idem)

https://www.rtf.be/info/economie/detail_ryanair-s-indigne-culot-francais-apres-l-installation-de-la-taxe-sur-les-billets-d-avion?id=10268680 (la réaction de Ryanair)

Les mesures pour demain contre la pollution des transports

https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2018_11_2050_synthesis_report_transport_decarbonisation.pdf (dans l'UE)

<https://unfccc.int/fr/news/faisons-avancer-un-transport-sobre-en-carbone-lors-de-la-cop24> (COP24 et rôle de l'ONU)

<https://news.un.org/fr/story/2018/12/1031081> (ONU et COP24)

<https://www.unenvironment.org/events/conference/africa-clean-mobility-week>

& <https://waterjournalistsafrica.com/2018/03/africa-quests-to-transit-to-cleaner-mobility/> (le cas de l'Afrique)

<https://information.tv5monde.com/info/energie-et-transport-l-hydrogene-une-vraie-solution-pour-la-transition-ecologique-279338> (des véhicules à hydrogène)

Les transports maritimes

https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2019/08/26/transport-maritime-naviguer-moins-vite-pour-polluer-moins-une-piste-efficace-mais-loin-d-etre-concretisee_5503026_4355770.html (dans le transport maritime)
<http://www.journalmarinemarchande.eu/actualite/shipping/arctique-lannonce-de-cma-cgm-etait-elle-vraiment-necessaire> (la décision de CMA CGM)

Relocalisation et circuit court

<https://www.nouvelobs.com/planete/20190320.OBS10791/tribune-relocaliser-la-production-pour-limiter-le-rechauffement-climatique-et-reduire-la-pauvrete.html>
<http://www.lefigaro.fr/conso/2008/04/24/05007-20080424ARTFIG00519-un-commerce-equitable-de-proximite-.php>
<https://france.attac.org/nos-publications/les-possibles/numero-4-ete-2014/debats/article/conclusion>

Smart City & Smart Mobility

<https://www.mobilite-intelligente.com/champs-applications/lutte-changement-climatique>
<http://www.mc2i.fr/La-mobilite-intelligente-ou-smart-mobility-comment-y-retrouver-son-chemin>
<https://smartcity.brussels/le-projet-definition>
<http://www.cjg.be/wp-content/uploads/2016/10/CJG-ETUDE-Smart-Mobility-Site.pdf>
<https://www.paris.fr/pages/il-y-a-un-mouvement-mondial-de-metropoles-qui-s-eloignent-du-modele-organise-autour-de-la-voiture-6161>
<https://www.arcadis.com/en/global/our-perspectives/sustainable-cities-index-2018/citizen-centric-cities>
<https://smartcities2016.com/page/2/>
<https://www.agoravox.fr/tribune-libre/article/rendre-les-transports-publics-197961>
<https://smartcities2016.com/2017/11/04/top-5-des-smart-city-selon-juniper-plus-de-ville-francaise/>
http://www.codatu.org/wp-content/uploads/final_fr.pdf
<https://www.fleet.be/proximus-a-lheure-de-la-smart-mobility/?lang=fr>

Justice sociale, urgence écologique

<https://blogs.mediapart.fr/les-invites-de-mediapart/blog/220519/il-ne-peut-y-avoir-de-justice-sociale-sans-justice-ecologique>