*Cette traduction est proposée par courtoisie. La version de référence reste la transcription en anglais.*

« FREEDOM OF MOBILITY FORUM »

DÉBAT DU 29 MARS 2023 TRANSCRIPTION COMPLÈTE

# PARTIE 0-1

[00’42] Bonjour et bienvenue à cette première édition du débat digital du « Freedom of Mobility Forum ». Je m’appelle Cecilia Edwards et je serai votre animatrice pour l’événement de ce jour. Le « Freedom of Mobility Forum » est conçu pour être un espace public de débat, qui permet à divers contributeurs experts représentant le milieu universitaire, les institutions publiques, la société civile, la jeunesse et l’industrie de la mobilité, d’apporter des perspectives basées sur des faits, pour susciter un dialogue sur la manière de protéger notre liberté collective de mobilité, tout en atténuant simultanément le changement climatique.

[01’21] Chaque année, le forum abordera un aspect, un sujet de cette problématique complexe. Le thème de cette année est : « Dans un monde décarboné, la liberté de mobilité ne sera-t-elle accessible qu’à quelques privilégiés ? » La discussion sera riche et factuelle. Afin de vous permettre de digérer toutes les informations qui seront partagées à la suite du débat de ce jour, le forum publiera un résumé de la discussion et les étapes réalisables suggérées pour les parties prenantes à mettre en œuvre dans leurs disciplines respectives.

[01'57] J’aimerais faire un rapide tour d’horizon des trois principes fondamentaux du débat, avant de vous présenter les intervenants d’aujourd’hui. Le débat sera factuel, transparent et respectueux. Le forum s’appuiera sur des faits pour générer des idées et des solutions possibles. Les débatteurs sont libres d’apporter leurs propres perspectives.

La participation au débat est ouverte à tous. Les participants auront l’occasion de poser des questions aux débatteurs. Et les conclusions des discussions sont mises à la disposition du plus grand nombre. Les débatteurs et les participants s’engageront de manière honnête, respectueuse et collaborative.

[02'36] Voici maintenant notre panel de débatteurs. Pour cette première édition, nous avons l’honneur d’accueillir six panélistes de différentes régions du monde, qui débattront pendant ces deux heures. Chacun d’eux représente une partie prenante liée au thème de notre débat. Laissez-moi vous les présenter.

[02’53] Måns Nilsson. Måns est directeur exécutif du Stockholm Environment Institute et professeur praticien au Royal Institute of Technology. Ces dernières années, il s’est fortement impliqué dans le développement et la mise en œuvre de l’agenda 2030 en tant que conseiller auprès de l’ONU, de l’OCDE, de la Commission européenne et du gouvernement suédois. Bienvenue Måns.

[03’20] Yamina Saheb. Yamina est l’une des principales autrices du Groupe d’experts Intergouvernemental sur l’Evolution du Climat (GIEC) III, Sixième rapport d’évaluation : atténuation du changement climatique, publié en 2022. Elle est actuellement analyste senior en matière de politiques énergétiques chez OpenEXP, un réseau mondial d’experts indépendants, développant des solutions pour atteindre les objectifs de développement durable. Bienvenue Yamina.

[03’47] Ben Welles. Ben Welles est directeur du transport intégré et de l’innovation au World Resources Institute, Ross Center for Sustainable Cities. Son travail comprend la direction de recherches et de projets mondiaux, en particulier dans les domaines des transports publics, des services de minibus, de la planification de la mobilité, de l’accès aux opportunités, de la nouvelle mobilité et de l’innovation, de la sécurité routière, la marche et le vélo et les espaces publics.

Bienvenu Ben.

[04’18] Temi Salami. Temi est une professionnelle de l’éducation et de la communication sur le climat. Elle est la fondatrice et directrice exécutive d’EcoChampions, l’un des plus grands réseaux africains de jeunes écologistes et militants, menant le changement environnemental par l’éducation, le leadership et le plaidoyer sur le climat.

Elle a passé les cinq dernières années à diriger un groupe de plus de 200 jeunes écologistes à travers l’Afrique. Bienvenue Temi.

[04’47] Devesh Shah. Devesh est la PDG de Grassroots Trading Network for Women, une ONG indienne dont la mission est de permettre l’accès à l’énergie, l’inclusion financière et à l’autonomisation des femmes pauvres membres de l’Association des femmes travailleuses indépendantes.

Bienvenue Devesh.

[05’08] Carlos Tavares. Carlos est CEO et directeur exécutif de Stellantis, une tech company de mobilité durable qui comprend 14 marques de véhicules et deux branches de services de mobilité. Il se concentre sur l’objectif de Stellantis de fournir des produits propres, sûrs et une mobilité abordable, tout en menant l’entreprise vers un objectif ambitieux de zéro carbone net d’ici 2038.

Bienvenue Carlos.

[05’38] Avant de commencer à poser des questions aux débatteurs, je voudrais vous communiquer les principaux faits et chiffres qui contribuent à façonner la formulation de la question de cette année.

Dans un monde décarboné, la liberté de mobilité ne sera-t-elle accessible qu’à quelques privilégiés ? Premièrement, le concept de décarbonation et son lien à la mobilité.

[05’59] Le transport est le deuxième contributeur mondial aux émissions mondiales de gaz à effet de serre, juste derrière le secteur de l’électricité et du chauffage.

Il représentait environ 17 % de toutes les émissions mondiales de gaz à effet de serre en 2019 et a connu une croissance plus rapide que tout autre secteur d’utilisation finale entre 1990 et 2021. La demande de transport devrait continuer de croître dans le monde au cours des prochaines décennies, à mesure que la population augmente et que davantage de personnes peuvent s’offrir des voitures, la possibilité de voyager par avion et en train.

Ainsi, afin de respecter l’objectif de l’Accord de Paris sur le climat de 2015 de limiter le réchauffement climatique à un degré et demi Celsius d’ici la fin du siècle. On estime qu’il doit y avoir un minimum de 3 % des émissions totales de CO2 de ce secteur à croissance rapide.

[06’57] Deuxièmement, qu’entend-on par liberté de mobilité ? Il s’agit de la capacité et des moyens pour les individus d’accéder aux personnes, aux biens, aux services et aux opportunités nécessaires pour satisfaire leurs besoins de vie requis et souhaités. L’accès aux infrastructures, aux véhicules et aux transports publics sont tous des éléments importants de la mobilité.

Les plus d’un milliard de personnes dans le monde, par exemple, qui, selon l’ONU en 2021, n’avaient pas un accès adéquat à une route praticable en tout temps, feraient partie de celles qui sont confrontées au défi de la liberté de mobilité. De manière différente, les personnes à qui les frontières sont fermées en raison du type de passeport qu’ils possèdent sont également concernées.

[07’46] Enfin, quelques faits concernant l’abordabilité pour les rares chanceux. La capacité des personnes à voyager est généralement liée au revenu. À mesure que les revenus augmentent, les personnes deviennent plus mobiles et choisissent de dépenser davantage en biens et services de transport à forte intensité de carbone.

Selon la Banque mondiale, les personnes dans les tranches de revenus les plus élevées peuvent dépenser jusqu’à trois fois plus que celles des tranches de revenus les plus faibles, soit 15 % de leurs revenus contre 5 %. Dans une autre étude citée par l’ONU, dans certaines des régions les plus pauvres du monde, même les transports publics peuvent être hors de portée pour certains, leur coût pouvant représenter jusqu’à 20 % de leurs revenus.

[08’32] Alors maintenant que nous avons fini de décortiquer notre question, que le débat commence. Nous procéderons à trois tours de questions. Le premier tour portera sur la compréhension des faits. Le deuxième abordera les défis. Et le troisième traitera des éventuelles solutions. Ces trois tours seront ensuite suivis de questions du public. N’hésitez pas à utiliser la case située à droite de votre écran pour saisir vos questions à tout moment du débat.

# PARTIE 1-1

[00’00] Alors maintenant, tentons de comprendre les faits.

[00’16] Lors de ce premier tour, je souhaite aborder trois sujets. Que coûte réellement la mobilité individuelle et collective ? Quel est l’impact du statut socio-économique et géographique sur l’accès à la mobilité ?

Et troisièmement, comment le concept de liberté de mobilité varie-t-il dans le monde ?

Yamina, je vais vous demander de nous donner le coup d’envoi. J’aimerais commencer par parler des voitures. La dépendance à la voiture est un facteur dominant dans la plupart de nos solutions de mobilité depuis près d’une décennie. Quel en a été l’impact ?

## Yamina Saheb :

[00’53] Bonjour. Merci pour votre question. Donc, en tant que citoyens, notre besoin est un besoin de mobilité. Et la réponse apportée par le gouvernement depuis la première voiture est la dépendance à la voiture. Ainsi, au lieu de répondre à notre défi, à notre besoin de mobilité en offrant une variété de solutions, la principale solution qui a été apportée dans les pays développés a été, et reste, principalement, la dépendance à la voiture.

Cela a au moins trois impacts. L’un est l’impact que vous avez mentionné, qui est la contribution au réchauffement climatique. Et la contribution au réchauffement climatique a un impact sur la santé des populations.

[01’44] Ça a donc un impact sur... Nous sommes insalubres, nous vivons dans des endroits insalubres à cause du transport routier. Et puis cela a un impact économique, car pour tenir compte de la dépendance automobile, nos gouvernements investissent depuis plusieurs décennies dans des infrastructures pour ces voitures.

Donc davantage de routes. En investissant dans plus de routes, nous augmentons les pertes de biodiversité et nous augmentons la part injuste de l’espace. Il y a beaucoup plus d’espace. L’allocation de l’espace... Surtout dans les villes, il y a beaucoup plus d’espace alloué à la dépendance à la voiture pour répondre aux problèmes soulevés par la dépendance à la voiture que d’espace, par exemple, pour la marche ou le vélo. [02’32] C’est donc un partage inéquitable de l’espace. Et puis cela a un impact social direct, qui est la pauvreté de mobilité. La pauvreté de mobilité est le fait que les personnes, et en particulier les familles à faible revenu, ne peuvent accéder aux services de base que si elles utilisent des voitures.

Et cela a un impact sur le caractère abordable de leur déplacement. La dépendance à la voiture n’a donc pas réussi à créer ce que vous appelez ici, la liberté de mobilité. Cela a donc été complètement le contraire de ce dont nous parlons ici.

## Cecilia Edwards :

[03’12] Alors merci, Yamina. Måns, voudriez-vous parler du commentaire sur l’espace ?

## Måns Nilsson :

[03’22] Oui, j’aimerais commencer par donner un bref commentaire sur la question de savoir pourquoi le transport et la mobilité sont si difficiles. Il existe trois choses. Tout d’abord, c’est le secteur d’émissions dont la croissance est la plus rapide, alors que nous sommes dans un endroit où nous devons réellement réduire les émissions afin d’atteindre les objectifs de Paris. C’est aussi le secteur le plus dépendant des énergies fossiles. Et troisièmement, c’est le plus verrouillé de nos secteurs.

Donc les infrastructures, les villes, tout ce qui a été dit nous enferment dans une dépendance automobile. Et cela rend le secteur... Alors qu’il représente aujourd’hui, comme vous l’avez dit, 17 %, mais environ 20 à 25 % des émissions de CO2, 70 % des émissions totales de gaz à effet de serre.

Vraiment c’est le secteur le plus difficile et le plus stimulant de tous.

[04’28] Nous sommes maintenant dans un endroit où nous avons l’électrification dans certains endroits du monde. Par exemple, dans mon pays, environ 30 % des ventes de véhicules sont désormais des véhicules 100 % électriques à batteries.

Dans l’UE, cela représente près de 12 %. Je pense qu’en Chine, le taux est d’environ 22 %. Donc cela se passe maintenant et nous sortons très rapidement de la courbe en S. Nous allons donc connaître un développement très rapide dans ce domaine au cours des prochaines années.

Ceci ouvre de nouveaux défis en matière d’abordabilité et d’accessibilité des transports. Mais nous reviendrons sur ces défis dans un instant.

## Cecilia Edwards :

[05’19] D’accord, merci pour cela, Måns. Maintenant, j'aimerais poser une question à Carlos. Compte tenu de la prédominance actuelle des voitures en tant que principal moyen de transport, quel type de transformation l’industrie de la mobilité traverse-t-elle aujourd’hui pour devenir plus durable et abordable ?

## Carlos Tavares :

[05’37] Eh bien merci, Cecilia. C’est en effet une transformation très profonde. Je dirais que c’est une transformation darwinienne. Comme on peut facilement comprendre que d’ici quelques années, les entreprises de mobilité ne seront pas autorisées à travailler si elles ne sont pas neutres en carbone. Cette transformation est donc vraiment darwinienne, cela ne fait aucun doute.

Ce qui est également assez évident, c’est que les solutions que nous essayons d’apporter en tant qu’industrie concernent principalement l’électrification, comme Måns le mentionnait.

[06’10] Je ne vais pas régler tous les problèmes. Et j’écoutais Yamina dire qu’en milieu urbain, on fait trop de place à la voiture, ce qu’elle qualifie d’injuste. Dans ce cas, l’électrification ne résoudra pas ce problème. Il faut donc faire la distinction entre les zones urbaines et les zones rurales en termes de résolution du problème de mobilité des citoyens.

Ce que je dirais, c’est que reconnaître les 17 % dont parlait Måns, c’est effectivement ouvrir la porte à un problème très complexe à résoudre. Il ne s’agit pas seulement des objets de mobilité, je dirais que ceux-ci sont déjà en vente. Nous savons qu’ils sont lourds, nous savons qu’ils utilisent beaucoup de matières premières et nous devons économiser du poids dans l’avenir.

[07’03] Mais comme vous l’avez mentionné dans votre introduction, nous devons résoudre le problème de l’énergie. Ce dernier est à la base de toute mobilité propre de demain. Même si nous pensons à la mobilité rurale en voiture, vous devrez fournir une énergie propre pour soutenir cela, et c’est le fondement de tout. Ensuite, sur cette base d’énergie propre, vous pouvez mettre des objets de mobilité propres s’ils sont abordables afin que le plus grand nombre de citoyens puisse les acheter.

Et avec cela, vous pourrez résoudre un certain type de problème, mais vous ne résoudrez pas le problème des zones urbaines. Finalement, les zones urbaines et les zones rurales peuvent avoir besoin de solutions différentes, et peut-être que les pays du nord et les pays du sud ne regarderont pas ce problème de la même manière parce que la richesse disponible pour résoudre ce genre de problèmes n’est pas la même.

[07’59] Donc effectivement une transformation très darwinienne pour l’industrie de la mobilité. En effet, des solutions potentiellement différentes pour les zones urbaines et rurales, mais il existe un socle commun à tout cela, qui est l’énergie propre.

Sans énergie propre, la plupart de ces solutions électrifiées n’apporteraient pas les bénéfices escomptés.

## Cecilia Edwards :

[08’21] Merci. Carlos. Et Devesh, Carlos et Yamina ont commenté les utilisations de l’espace, puis Carlos Tavares a mentionné la différence entre les zones urbaines et rurales.

Donc, lorsque on pense aux communautés les plus pauvres et aux communautés rurales, qu’est-ce qui est important concernant l’accès à la mobilité de votre point de vue ?

## Devesh Shah :

[08’44] Namaste. Et je voudrais commencer par les 17 %. D’une certaine manière, c’est un chiffre très intéressant. Je serais très heureux si vous pouviez obtenir le diagramme circulaire des différents continents, comment il contribue aux 17 % et les détails concernant les zones urbaines et rurales.

Alors que nous parlons de liberté de mobilité, je préférerais aussi changer un peu ce sujet en liberté de mobilité responsable.

[09’19] La mobilité, oui, on en a aujourd’hui, mais je pense que cela devrait être plus une mobilité responsable. Et dans le monde des femmes pauvres, pour une artisane, l’accès au marché des matières premières, l’accès au marché des produits finis, c’est la liberté de mobilité. Pour une main-d’œuvre occasionnelle qui travaille dans un champ, accéder à la zone de travail et revenir, c’est un défi de mobilité.

Pour une mère et son enfant, l’accès à l’école, l’accès aux soins de santé reste un très grand défi dans les pays en développement et sous-développés. Et comme le SEWA est un syndicat, nous avons tendance à nous réunir très souvent en personne pour toutes les activités syndicales et organisationnelles.

[10’06] Mais les défis, comme vous dites… Étant donné que la disponibilité des transports publics eux-mêmes est si faible, le coût de ce transport est très élevé. De notre côté du monde, le coût monte à 35 %, et c’est effectivement très décourageant. Par conséquent, je dirais plutôt que pour les communautés pauvres, lorsque nous parlons de ces sources d’énergie alternatives, il est très important que nous ne nous concentrions pas sur des choses comme les voitures parce qu’il y a un conducteur et trois sièges vides.

Nous devrions plutôt nous focaliser sur les vélos électriques ou les transports publics électriques, qui peuvent avoir un meilleur rapport qualité-prix.

## Cecilia Edwards :

[11’07] Super, merci, Devesh. Je pense qu’il est important de comprendre ce que vous venez de dire, à savoir que lorsque nous parlons de mobilité et que nous parlons de transport, cela n’équivaut pas à des voitures.

Aujourd’hui, nous devrions penser beaucoup plus largement. Alors merci pour cela.

Temi, les besoins des jeunes sont uniques. Pouvez-vous aborder cela et expliquer un peu en quoi cela diffère des besoins de mobilité des hommes et des femmes adultes et des familles ?

## Temilade Salami :

[11’35] Merci beaucoup. J’aimerais commencer par dire que nos réalités et nos comportements face au transport et à la mobilité sont très différents de ce que nous connaissions. En tant

que jeune... Je pense que je peux parler au nom de beaucoup de jeunes. Personnellement, j’aime prendre les transports en commun. J’aime me sentir en sécurité dans les transports en commun parce que je peux utiliser mon téléphone, je peux travailler, je fais d’autres choses pendant que quelqu’un d’autre est au volant. Et il est très important de comprendre que les temps et les méthodes ont changé. [12’12] Alors plutôt que d’apporter des solutions qui n’affectent que quelques privilégiés, il est très important de noter que nous pouvons créer des solutions qui peuvent affecter les masses, et également offrir un prix abordable en matière de mobilité.

Parce qu’en tant que jeune, je ne veux pas vraiment avoir ma propre voiture personnelle. Je veux vraiment juste aller du point A au point B de manière durable, et sans avoir à casser ma tirelire.

[12’41] Nos besoins et nos comportements sont donc très différents. À cette époque, nos mères, nos pères, ils avaient des voitures. Mais en ce moment, beaucoup de jeunes penchent toujours vers les nouvelles technologies.

Nous adoptons très rapidement de nouvelles technologies, et tout ce qui fonctionne pour nous de manière durable et qui ne nous vide pas les poches fonctionne pour nous. Ainsi, les modèles de comportement et de tendance sont si différents. Et nos besoins sont également différents parce que nous voulons voyager pour des opportunités.

Personnellement, je veux voyager pour des opportunités, pour un emploi, pour la vie sociale.

[13’13] Ma famille vit dans un autre État et je veux lui rendre visite. Donc, les besoins sont très différents et ils sont assez concrets. Il est très important que chaque solution que nous avons fasse entrer en ligne de compte les réalités et besoins de nombreux jeunes, car les temps sont différents et nos besoins et tendances de comportement sont également différents.

## Cecilia Edwards :

[13’33] Merci, Temi. Et je pense qu’à partir de là, nous devons également rappeler que lorsque nous parlons de mobilité, il ne s’agit pas vraiment de mode, mais de mouvement. Il s’agit de la nécessité d’aller d’un endroit à l’autre, et de relier cela à ce que Devesh a commenté, en faisant tout cela de manière responsable. Alors merci pour cela.

Ben. Comprendre que certains pays sont fortement motorisés et que d’autres sont encore en train de se motoriser. Quels types de besoins de mobilité existent pour les pays qui sont encore dans cette phase motorisée ?

## Benjamin Welle :

[14’06] Bien sûr. Merci Cecilia. Tout d’abord, je tiens à vous remercier pour l’invitation à participer à ce grand événement. Je tiens également à dire que je travaille avec le World Resources Institute, qui, bien que situés à Washington DC, nous travaillons à l’échelle mondiale dans des pays tels que le Brésil, le Mexique, l’Inde, la Chine, l’Indonésie et dans la région africaine sur de nombreuses questions, mais plus précisément sur l’amélioration de la mobilité durable.

[14’35] Et je voulais juste noter une sorte de changement dans la conversation sur la question de savoir s’il s’agit de la liberté de mobilité, ou si cela peut-être une façon similaire de penser à cela en fournissant un accès sûr et fiable sans carbone aux opportunités, aux emplois, aux services d’éducation, etc., qui offrent aux gens des opportunités économiques.

C’est-à-dire, comment se rendre d’un point A à un point B ?

Et une statistique qui n’a pas été mentionnée, oui, 16 %-17 % des émissions mondiales de carbone proviennent des transports, dont une grande partie des pays les plus riches, bien qu’en croissance dans les pays à revenu faible et intermédiaire. Mais le monde compte environ chaque année 1,3 million de morts sur les routes.

[15’31] Si on regarde des régions telles que l’Afrique, c’est la première tueuse de jeunes dans ces régions-là. Et la raison en est que nous ne fournissons pas les systèmes de transport public adéquats, des conditions sûres pour la marche et le vélo. Utilisation des terres urbaines et modèles de croissance qui favorisent la marche et qui compactent l’accès aux services et autres. Donc, lorsque nous arrivons à cette liberté de mobilité, je pense que nous devons nous demander comment combiner les efforts non seulement pour décarboner, mais aussi pour rendre nos systèmes de transport plus sûrs et plus résilients à ce dont les gens ont besoin pour accéder à ces emplois et opportunités.

[16’29] Je dirais donc, investissez dans les transports en commun, investissez dans de meilleurs vélos et espaces de marche à pied, investissez dans de meilleurs modèles de croissance urbaine.

Et je terminerai juste sur le fait que le GIEC vient de sortir ce dernier rapport qui dit que nous sommes déjà à un réchauffement de 1,1 degré, dans lequel il est spécifiquement dit que les mesures les plus rentables que nous connaissions consistent en fait à investir dans les transports en commun, des conditions de marche et de vélo sûres. Je vais terminer sur ceci. Merci.

## Cecilia Edwards :

[17’00] Merci, Ben. Chacun d’entre vous a donc soulevé un certain nombre de questions. Nous avons parlé jusqu’à présent de la décarbonisation en tant qu’objectif. Nous avons parlé d’espace, nous avons parlé d’électricité plus propre, nous avons parlé de l’idée de mobilité, d’être responsable. Nous avons parlé de mobilité qui n’est pas synonyme de voitures et de déplacements. Et nous avons parlé de sécurité. Avant de conclure cette phase, je voudrais donner la parole aux débatteurs et voir si quelqu’un a des choses à rajouter en ce qui concerne les faits. Alors Carlos, pourquoi ne pas commencer.

## Carlos Tavares :

[17’42] Concernant cette discussion avec mes collègues ici, relative au fait que les différents modes de transport dont nous avons parlé, les transports en commun, le vélo, tout ce dont nous avons parlé comme modes de transport sont opposés aux voitures.

En fait, ces modes de transport ne sont pas nouveaux. Ils existent depuis longtemps. On pourrait peut-être argumenter sur les vélos électriques, mais pour tous les autres, ils concurrencent les voitures depuis au moins un siècle.

Donc la question que nous ne posons pas ici est, pourquoi les automobiles ont-elles gagné cette compétition ?

[18’26] Pourquoi les gens ont-ils choisi les automobiles à la place des transports en commun ou les transports publics, voire les vélos ?

Et c’est une question clé que nous n’abordons pas ici, mais le citoyen et le consommateur, en fin de compte, ont leur mot à dire à ce sujet. Et bien sûr, cela nous amènera assez rapidement à l’abordabilité, à la commodité, au confort et à la sécurité, en fin de compte, à la sécurité également.

[18’53] Ce sont donc quelques-uns des sujets que nous n’abordons pas ici, mais qui devraient être pris en considération lorsque nous disons : « Eh bien, il y a trop de ceci et pas assez de cela ». C’est clair. Mais ces deux choses se font concurrence depuis un siècle. Donc, ce que nous voyons aujourd’hui est le résultat de cette concurrence. Et si cela s’est passé de cette façon, c’est peut-être parce qu’il y avait des raisons clés que nous devons comprendre s’il veut le déverrouiller dans l’autre sens.

## Cecilia Edwards :

[19’20] Merci pour cela, Carlos. Yamina, puis Devesh auront le dernier mot à ce sujet.

## Yamina Saheb :

[19’26] Oui. J’aime beaucoup la question de Carlos, pourquoi l’automobile a-t-elle remporté cette compétition ? Pour une raison très simple, parce que c’est une concurrence déloyale et que vous êtes de très bons lobbyistes. Vous avez donc réussi à convaincre les gouvernements d’arrêter les tramways, les transports publics et d’investir dans davantage de routes.

Et puis il y a une alliance entre l’industrie automobile et l’industrie des infrastructures, car vous faites des profits avec plus de voitures, et plus de voitures signifie plus de routes et moins de transports publics. Étant donné que tout a été privatisé, tout est devenu privatisé, et nous complètement, nos gouvernements ont subi un lavage de cerveau.

[20’06] Même nous en tant que citoyens, nous subissons un lavage de cerveau, et nous ne sommes pas libres. Si vous regardez la publicité pour les voitures, elle nous est toujours vendue comme plus de liberté. Mais en fait ce n’est pas de la liberté, c’est un effet de blocage.

Vous êtes enfermé dans votre voiture, vous enfermez la planète dans plus de réchauffement climatique et vous vous enfermez dans plus de pollution à un coût élevé. Et si vous avez un faible revenu, vous verrouillez même votre revenu dans la dépendance à la voiture. Alors oui, l’industrie automobile a très, très bien réussi, mais en utilisant des méthodes injustes.

[20’42] Et d’un point de vue moral, s’il y en a dans le futur, si la jeune génération compte tenu du réchauffement climatique nous poursuivait, nous tous, ceux qui contribuent directement ou indirectement à la situation actuelle.

Je suppose que l’industrie automobile et l’industrie des infrastructures feront partie des personnes qui seront poursuivies à l’avenir. Et nous ne devrions pas considérer le succès de l’industrie automobile, nous devons nous demander comment répondre aux besoins humains.

Et l’industrie automobile ne répond pas aux besoins humains. Cela a créé une dépendance à l’égard de la voiture avec tous les problèmes qui y sont associés.

Il est vraiment temps que l’industrie automobile reconnaisse son échec à être un acteur du développement, un acteur du 20e siècle et un bon acteur du 21e siècle. Et si l’industrie automobile ne le fait pas, elle sera donc laissée pour compte, ce qui est le cas aujourd’hui. L’industrie automobile est à l’origine des défis du 21e siècle.

## Cecilia Edwards :

[21’44] D’accord, merci pour cela. Et puis Devesh, je vais vous laisser le dernier mot dans ce tour.

## Devesh Shah :

[21’50] Juste pour renforcer la conversation en cours. Je préfère également aborder le fait que l’infrastructure des transports publics doit également être développée. En Inde, dans beaucoup d’endroits ruraux, même si l’on pense aux transports publics, les routes ne supportent pas les transports publics.

Par conséquent, nous ne pouvons pas séparer le transport et l’infrastructure qui soutient le transport. Nous devons le regarder ensemble. Sinon, nous finirons par avoir un véhicule, mais aucune structure d’infrastructure pour le soutenir.

[22’24] Et un autre sujet que nous n’avons pas abordé est... Dans un avenir proche, nous aurons de plus en plus de véhicules sans pilote ou de drones et les réglementations s’y rapportant. Car lorsqu’on parle de mobilité, on ne parle pas seulement de l’être humain, on parle aussi de la matière première et des produits finis que l’on peut transporter. Maintenant, si je pense à un avenir où un véhicule sans pilote ou un drone pourra le faire, il faudra que de nombreuses réglementations s’y rapportent, ce qui optimisera le voyage global.

Cecilia :

[23’00] Génial. Merci pour cela, Devesh. Cela conclut notre compréhension de la phase des faits. Je pense que nous sommes très bien placés pour passer à notre discussion, notre prochaine discussion.

# PART2-1

[00’00] Il est temps pour nous de parler des enjeux.

## Cecilia Edwards :

[00’16] Lors de notre deuxième tour, nos trois sujets à aborder cette fois seront de savoir s’il existe un juste équilibre potentiel entre voyager plus vite et plus loin, et le coût pour les personnes et pour la planète. Comment les actions des quelques privilégiés ont un impact sur la liberté de mobilité des autres et si la liberté de mobilité universelle est souhaitable.

Carlos, nous allons commencer par toi cette fois-ci. Alors que nous passons des énergies fossiles à l’électrification, notre planète pourra-t-elle fournir suffisamment de ressources rares pour assurer une mobilité durable à ses 7 ou 8 milliards d’habitants ?

## Carlos Tavares :

[00’55] C’est effectivement une question à laquelle je crains de ne pas avoir encore de réponse. Ce qui est clair, c’est que la rareté des ressources et la fragmentation du monde avec des réglementations régionales, qui ne sont pas des réglementations globales, peuvent avoir un impact sur l’inflation des coûts des matières premières.

Cela va nous ramener à la question de l’abordabilité qui a été soulevée précédemment, même dans un mode de mobilité propre et sûr, qui a été discutée et l’objectif pour l’industrie.

Donc, à supposer qu’elle soit propre et sûre, comment protégeons-nous l’abordabilité et comment apportons-nous cette mobilité au plus grand nombre possible de citoyens, cela va être le grand défi.

[01’46] En ce moment, l’abordabilité fait défaut, car les matières premières sont rares et très chères, et j’ajouterais très volatiles. Ce sera donc un défi de taille à commencer par le lithium, mais pas seulement par celui-ci, car jusqu’à présent, la recherche est si active que l’on peut anticiper que la chimie des cellules de batterie pour véhicules électriques va changer au cours des prochaines années, et à juste titre donc, pour réduire le surpoids des VE et ramener le poids et le coût des batteries à un nombre plus raisonnable.

Nous ne savons donc même pas aujourd’hui quelles seront les matières premières finales nécessaires pour ces batteries qui viendront d’ici la fin de cette décennie. Pour le moment, nous savons que nous avons besoin de lithium. Nous savons que nous ne produisons pas autant que nous en avons besoin. Nous avons en ce moment 1,3 milliard de voitures, qui sont des moteurs à combustion interne propulsés sur la planète.

[02’49] Il faut remplacer cela par une mobilité propre. Cela nécessitera beaucoup de lithium. Non seulement le lithium peut ne pas suffire, mais la concentration de l’extraction du lithium peut créer d’autres problèmes géopolitiques.

Alors ce qu’il faut dire ici, Cecilia, c’est que non seulement nous ne savons pas encore quelles seront les matières premières finales dont on aura besoin, car pour l’instant, cette recherche n’en est encore qu’à ses débuts.

Nous venons tout juste de lancer cette nouvelle industrie, par conséquent, nous ne savons pas quelles seront les matières premières finales. Mais si nous connaissions ces matériaux, et si nous prenons l’exemple du lithium d’aujourd’hui, nous pouvons anticiper que fragmenter le monde avec des réglementations locales rendra les choses plus difficiles en termes de protection de l’abordabilité de ces matières premières qui protégeront ensuite l’abordabilité de l’outil de mobilité, ce qui ressort des réglementations du monde occidental.

[03’47] Les réglementations du monde occidental ont déjà décidé quelle est la technologie appropriée. Ce ne sont pas les constructeurs automobiles qui ont décidé de passer à l’électrique, c’est le régulateur, ce qui pose alors la question de l’énergie.

Est-ce propre, est-ce en abondance ? La question des matières premières, sont-elles en abondance, ou est-on en train de fragmenter le monde de manière à les rendre rares et donc à impacter l’accessibilité, donc à impacter l’effet positif sur la fixation du réchauffement climatique ?

C'est ce que nous pouvons dire et nous pourrions également dire la même chose des éléments de terres rares dont nous avons besoin dans nos moteurs électriques, qui sont également des ressources rares, dont la quantité totale de disponibilité sur cette planète reste à découvrir.

## Cecilia Edwards :

[04’34] Merci pour cela, Carlos. Måns, je souhaite que vous interveniez ici. De quelle manière l’augmentation des transports respectueux du climat affecte-t-elle leur accessibilité ?

## Måns Nilsson :

[04’46] Oui, je pense que c'est la question clé. Vous savez, il existe plusieurs façons d’aborder la contribution des transports au changement climatique. Nous disposons de l’efficacité. Nous avons beaucoup travaillé sur différents modes, y compris sur les voitures, pour améliorer l’efficacité. Nous avons la possibilité de passer facilement vers les modes de transports en commun, la marche, le vélo, etc. Nous avons la bioénergie, nous avons l’électrification. Mais le défi de l’électrification est l’accessibilité. Et si je me concentre un peu là-dessus, si nous regardons ici en Europe du Nord, par exemple, ce sont les groupes socio-démographiques qui présentent un risque plus élevé de pauvreté et d’exclusion sociale.

Ils occupent également la plus grande part des émissions de CO2 des transports aujourd’hui. Et c’est aussi parce que les gens qui vivent dans des zones moins densément peuplées sont plus dépendants de la voiture et n’ont pas d’autres alternatives.

[05’41] Ainsi, par exemple, des politiques telles que l’interdiction des moteurs à combustion interne seraient très problématiques pour ces groupes. Et les véhicules électriques doivent être beaucoup moins chers pour être abordables pour ces groupes.

Et je pense que dans les zones rurales, bien sûr, il y a des développements avec des développements de batteries qui aideront à répondre aux préoccupations en matière d’autonomie. Mais il y a aussi une sorte de dimension mondiale à cela. Maintenant, l’UE et les États-Unis insistent sur une sorte de nouvelle politique industrielle et politique climatique avec la loi sur la réduction de l’inflation et le pacte vert pour l’Europe et la réglementation de l’industrie propre. Il s’agit de consolider et de garantir le changement de valeur et d’insister fortement sur la manière de prendre soin des ressources, par exemple, le recyclage des batteries dans les voitures.

Mais il faut savoir que selon, par exemple, les Nations Unies, 60 % de toutes les voitures importées vers l’Afrique aujourd’hui sont des véhicules d’occasion.

Et lorsque nous durcissons les règles sur les réglementations telles que la réutilisation des matériaux, à savoir réduire le flux de ces voitures qui offrent une mobilité plus abordable.

[07’03] Et cela ralentit également l’adoption des véhicules électriques dans ces pays, ce qui signifie également que nous ne diffusons pas les avantages d’un air propre, local et de meilleure qualité, par exemple. Il y a donc ces risques d’effets secondaires involontaires lorsque nous forçons les choses telles que le recyclage au lieu de la deuxième utilisation en raison de la politique de développement de l’UE qui est en quelque sorte de fermer le commerce et de réglementer.

Il s’agit donc d’une question très complexe en fait, comment l’inclusion mondiale d’une mobilité plus propre et abordable qui se développera dans le climat industriel actuel.

## Cecilia Edwards :

[07’47] Merci pour cela. Et si je fais le lien entre ce que Carlos a dit et ce que vous venez de dire, nous parlons d’un besoin d’une pensée plus inclusive, n’est-ce pas ? Carlos vient de mentionner qu’il ne s’agit pas seulement des véhicules électriques, mais que nous devons penser à nos sources d’énergie.

Vous avez également mentionné notre besoin de réfléchir aux actions qui pourraient en fait bénéficier à une partie du monde et avoir en fait des conséquences néfastes sur les autres, ce qui rend les choses difficiles. Nous voyons donc que notre pensée inclusive est ce qui est vraiment important alors que nous luttons avec ce sujet.

Alors Temi, j’aimerais que vous interveniez. Quelles sont les implications dans le monde des niveaux relativement élevés de mobilité qui existent dans les pays développés ? Temi, nous ne vous entendons pas.

## Temilade Salami :

[08’40] Désolée. Selon l’ONU-Habitat, plus de 92 % de la population de l’UE dispose d’un accès pratique aux transports publics. Les réalités ne sont pas les mêmes pour tous les pays, pour tous les continents.

Par exemple, en Afrique, ce nombre monte juste à 32, et en Asie, c’est juste environ 58 %. Ainsi, alors qu’il existe un groupe ou un ensemble de personnes dans certains pays ayant accès à ces transports à un taux élevé, avec un effet secondaire à leur utilisation, un autre continent en subit les conséquences.

 Donc, les implications pour ces transports sont que bien qu’ils soient utilisés dans certains endroits d’une manière très, vous savez, cohérente qui produit des effets différents, l’effet n’est pas seulement à cet endroit, c’est aussi à différents endroits en Asie, en Afrique, et différentes parties du monde.

 Et le problème ici est que nous rencontrons le cas où les problèmes de développement dans certains de ces continents ou les pays les moins avancés, sont différents.

[09’54] On parle toujours d’accès à la santé, d’accès à la nourriture, d’accès à l’emploi. Donc certaines de ces questions ne sont probablement pas à l’ordre du jour du pays, 1 à 10, n’est-ce pas ? Donc, lorsque nous parlons de ces transports, les implications sont parfois le fait que ces pays en supportent le poids et n’ont pas la capacité de gérer et de s’adapter. Et l’autre chose, c’est que lorsque des règles sont établies, lorsque des traités sont signés, cela ne tient pas compte des réalités de ces personnes.

[10’24] Donc on parle d’émission de carbone, de décarbonation, mais on oublie qu’elles n’ont peut-être pas la capacité de pouvoir créer ces solutions que le monde a mises en place ni même de monter dans l’échelle des solutions qui ont été mises en place. Donc, lorsque l’on parle de mobilité et de décarbonisation, il est très important que le côté humain soit pris en considération parce que les réalités d’un jeune Africain sont très différentes des réalités d’une personne des pays développés basées sur l’accès à la mobilité et l’accès accru à d’autres alternatives qui sont probablement chères et qui ne sont pas aussi abordables sur d’autres continents.

## Cecilia Edwards :

[11’05] Merci pour cela, Temi. Et Devesh, quels sont les objectifs contradictoires des communautés les plus pauvres en matière de mobilité ?

## Devesh Shah :

[11’12] Merci pour cette question intéressante, mais difficile. Le premier point que je voudrais aborder est celui des communautés les plus pauvres qui doivent assumer la responsabilité d’un climat propre, n’est-ce pas ?

Comme nous tous, car nous avons aussi entendu l’un de nos amis dire que la génération future pourrait nous poursuivre en justice, que vous ne nous avez pas donné une bonne terre. Donc peu importe les pays développés ou les pays en voie de développement, les pays riches ou les pays pauvres.

Tous les citoyens sont obligés de partager la responsabilité d’un climat propre. Mais en milieu rural, le problème est que le bon mode de mobilité lui-même n’est pas disponible.

[11’59] Donc d’un côté, on leur fait porter la responsabilité qu’il faut avoir une terre meilleure, mais on ne leur donne pas le bon mode de mobilité. C’est donc un objectif contradictoire.

Deuxième chose, mobilité responsable versus transports excédentaires. Aujourd’hui, nous pouvons voir qu’il s’agit de marchandises ou de personnes, il y a un excès de transport. Si nous développons des économies locales, pourquoi avons-nous besoin de transporter autant ? Je développe l’économie locale et j’ai une économie circulaire d’énergie et d’économie qui me garantira une mobilité minimale. Alors que nous cherchons à déplacer des choses d’un volume énorme d’un endroit à un autre.

Maintenant, dernier point, le plus gros conflit auquel nous allons faire face est celui du dumping des véhicules.

[12’56] Je pense qu’on l’a en partie effleuré, des pays développés aux pays en développement. Les pays développés vont se lancer dans des véhicules plus intelligents en termes d’énergie, que toutes les chaînes de production qui existent encore vont continuer à fabriquer des véhicules, ce qui sera imposé aux pays en développement ou aux pays sous-développés. De même, dans les zones urbaines, nous aurons plus de véhicules électriques, et le véhicule à base de carburant fossile sera déversé dans la zone rurale. Cela va donc être un très gros dilemme. Donc la question fondamentale qui revient c’est : existe-t-il réellement une liberté de mobilité ou est-on obligé de choisir entre, quelle que soit la solution non optimisée au nom de la mobilité.

[13’39] Par conséquent, toutes nos solutions doivent reposer sur le droit à, comme nous avons le droit à la parole, nous devrions avoir le droit à une mobilité responsable et inclusive. Parce qu’en Inde, les femmes n’ont pas non plus assez de possibilités de mobilité. Ce sont les hommes qui disposent du véhicule. C’est donc aussi un angle très important que l’inclusion de genre que nous devons introduire dans cette mobilité responsable. Sur ce, je termine mon...

## Cecilia Edwards :

[14'07] Merci pour cela, et c’est une perspective intéressante dont nous n’avons pas encore parlé.

Nous avons parlé des différences géographiques, nous avons parlé de la situation socioéconomique et de la jeunesse, mais nous n’avons pas nécessairement parlé du genre. Alors appréciez cela.

Alors Ben, quelles sont certaines des implications plus larges de la liberté de circulation dans les pays que vous avez étudiés ?

## Benjamin Welle :

[14’26] Oui, je vais revenir sur mon idée de la manière d’offrir de la liberté de mobilité. Et je pense que ce que nous disons souvent au WRI, c’est que nous devons offrir un meilleur accès aux opportunités, aux emplois, à l’éducation, aux services de santé. Cependant, nos recherches ont montré que dans des villes comme Johannesburg en Afrique du Sud ou Mexico, jusqu’à la moitié, voire plus, des habitants n’ont pas accès à ces opportunités sans avoir à voyager plus de 60 minutes.

Ce qui représente donc une énorme partie de la journée des personnes. Maintenant, le temps est à la fois de l’argent et le sacrifice de ne pas pouvoir s’occuper des autres, de la famille, de rendre visite à des amis, de se rendre à son travail et d’autres opportunités économiques.

[15’20] Cela a donc en fait un lien clé, cependant, avec les éléments que j’ai mentionnés plus tôt, la baisse de ces 1,3 million de décès sur les routes que nous voyons chaque année, la réduction des émissions de carbone sur la route.

Si nous pouvons offrir un accès plus équitable aux opportunités grâce aux systèmes de transports publics, des conditions de marche et de vélo sûres, et oui, une certaine marge de mobilité pour la voiture particulière, mais pas une dépendance à celle-ci. Je vais juste noter une dernière statistique, il s’agit du budget carbone que nous avons, n’est-ce pas ?

[16'00] Nous cherchons donc à éliminer progressivement les véhicules à moteur à combustion interne d’ici 2035. Ce sont de nouvelles réglementations mises en place par plusieurs pays. Cependant, je mentionne à nouveau le rapport du GIEC, nous sommes déjà à 1,1 degré de réchauffement, nous sommes maintenant en 2023.

Que va-t-il se passer d’ici 2030 ? Nous n’avons pas assez de temps, car il faut du temps pour renouveler les flottes de véhicules, et il faut aussi du temps pour obtenir des sources d’énergie propres.

Pour cette raison, des investissements importants sont nécessaires pour accroître le soutien aux systèmes de transport public, au vélo et à la marche.

Ce sont des solutions que nous avons depuis des années et qui sont à faible émission de carbone, et ce faisant, nous pouvons accroître l’égalité d’accès des personnes aux opportunités et rendre les conditions plus sûres pour les personnes qui utilisent les rues, pas seulement quelques-unes.

## Cecilia Edwards :

[17’03] Merci à vous pour cela, Ben. Quelque chose d’intéressant dont vous avez parlé, le trajet de 60 minutes. Il est assez intéressant de constater que dans certains pays développés, dans les zones urbaines, les gens choisissent le lieu où ils vivent pour utiliser des transports à forte intensité de carbone pour des trajets de plus en plus longs.

Donc très intéressant quand il s’agit d’un choix par rapport à une contrainte en termes de temps de mobilité dont vous disposez. Merci pour cela.

Yamina, la liberté de mobilité est-elle quelque chose que nous devrions considérer comme souhaitable, ou est-ce quelque chose de plus ?

## Yamina Saheb :

[17’38] La mobilité devrait être un droit pour nous tous, quel que soit votre revenu. Mais la réponse à cette mobilité, encore une fois, comme le montre l’expérience des pays développés au siècle dernier, n’est pas la voiture particulière. Ce n’est donc certainement pas la réponse. Et ce dont nous discutons habituellement, c’est l’amélioration technologique des voitures, mais c’est la solution qui existe déjà.

Donc, soit passer aux voitures électriques, aux véhicules électriques, soit améliorer l’efficacité des véhicules existants, des choses comme ça.

Dans le dernier rapport du GIEC, nous avons introduit le concept de suffisance. La suffisance est l’ensemble des mesures politiques et des pratiques quotidiennes qui évoluent en amont. Le mot « upfront » n’est pas dans la définition du GIEC, mais cela signifie « planification », nous voulions dire planification de la demande de toutes les ressources naturelles, y compris l’énergie, les matériaux, l’eau et la terre, tout en assurant le bien-être de tous à l’intérieur des frontières planétaires.

Malheureusement, les politiques de suffisance font défaut dans la plupart des packages de politiques climatiques que nous avons

[18’45] Dans les CDN par exemple, vous n’avez pas de CDN, c’est-à-dire les contributions déterminées au niveau national que les gouvernements soumettent et le cadre (indistinct).

Ils manquent de politiques de suffisance.

Mais nous avons quelques exemples sur la manière d’accroître la mobilité, sur la manière de faire de la mobilité un droit. Ainsi, à Paris City par exemple, Paris City a commencé à travailler sur un nouveau cadre qui est la ville en 15 minutes, la ville en 15 minutes, cela signifie que tous les besoins de base vous sont accessibles en 15 minutes. En 15 minutes, vous n’avez pas besoin d’une voiture pour cela. C’est donc soit à pied, soit en transports en commun, soit en vélo. Mais pour cela, cela signifie que la ville doit investir dans un remaniement de la ville, car Paris City a d’abord été conçu sans voitures parce qu’elle a été conçue avant que l’industrie automobile ne soit là.

Et puis cela a été remanié pour l’industrie automobile étant donné que la France est un producteur de voitures, et maintenant la ville remanie encore, son investissement public pour faire la ville, pour moderniser la ville parce que c’est ainsi que l’on modernise la ville.

[19’58] Le 21e siècle, ce n’est pas plus de voitures. Le 21e siècle, c’est plus de gens dans les voitures, et cela signifie moins de voitures. Cela signifie des bénéfices pour l’industrie automobile et l’industrie des infrastructures. Cela nécessite un changement de paradigme dans le modèle économique des acteurs actuels.

Nous sommes enfermés, dans les pays développés, nous sommes enfermés dans les solutions de dépendance automobile, c’est pourquoi nous tentons d’améliorer les solutions de dépendance automobile. Mais la dépendance à la voiture a tellement d’impacts négatifs qu’il faut sortir de la dépendance à la voiture et il éviter d’enfermer le reste du monde dans la dépendance à l’automobile dans notre modèle, car en enfermant le reste du monde dans notre modèle, ce n’est pas un modèle durable du point de vue environnemental, social et économique, l’objectif de 1,5 degré sera alors hors de portée. Mon point de vue est donc de faire de la mobilité un droit dans tous les pays et de repenser d’abord la mobilité comme un besoin, puis nous pourrons chercher des solutions et tenter d’améliorer les solutions. Plus de voitures, ce n’est pas pour le 21e siècle.

## Cecilia Edwards :

[21’10] Super, merci pour cela, Yamina. Avant de conclure cela, je voudrais l’ouvrir à nouveau aux débatteurs. Måns, voulez-vous commencer par des commentaires à ce sujet ?

## Måns Nilsson :

[21’22] Bien sûr. On parle beaucoup de la nécessité de trouver un autre paradigme de la mobilité pour ainsi dire. Et je pense qu’il y a un point là où notre paradigme de mobilité occidentale du 20e siècle avec des voitures particulières au centre pourrait ne pas être le paradigme du futur. Et nous voyons cela parmi les jeunes d’aujourd’hui, également dans la société occidentale et parmi les jeunes des pays du Sud dans de nombreux endroits où nous avons un plus grand écosystème d’options en dehors de la voiture particulière avec des bus, des minibus, des trois-roues, etc., des vélos comme nous le voyons dans des villes telles que Nairobi et New Delhi.

Mais nous voyons aussi comment dans les villes d’Europe, par exemple, il est de plus en plus difficile d’avoir une voiture, de se déplacer avec une voiture dans la ville, ce qui modifie évidemment l’équilibre du moment où vous faites votre choix, pour ainsi dire.

[22’28] Donc, s’il n’y a nulle part où se garer, les gens devraient trouver d’autres options. Et je pense que c’est une tendance que nous allons continuer à voir également en raison de l’espace que nous avions lors de la première intervention, vous savez, l’espace de la ville, à quoi sert-il ? Et la valeur de cet espace est plus qu’une sorte de dépôt pour les voitures qui ne roulent pas. Je pense donc qu’il y a un réel besoin de voitures individuelles personnelles également à l’avenir, mais je pense que nous sommes en train d’avoir une vision plus équilibrée, et je pense que le changement de génération et le passage aux villes à croissance rapide à travers le monde accélère en quelque sorte ce changement.

## Cecilia Edwards :

[23’20] Merci pour cela. Carlos, pourquoi ne pas intervenir ?

## Carlos Tavares :

[23’24] Oui, merci. Merci, Cecilia. J’aimerais simplement commenter deux ou trois choses. Premièrement, d’après les commentaires de Davesh, je pense que nous ne devons pas oublier que la mobilité concerne l’accès à la santé, à l’éducation et à l’emploi. Et bien que je soutienne clairement le fait que vous puissiez trouver des solutions pour les zones urbaines, nous devons garder à l’esprit le fait que 40 % de la population mondiale ne vit pas encore dans des zones urbaines. Vous pouvez donc imaginer une solution spécifique pour les zones urbaines, mais si vous parlez des zones rurales, l’accès à la santé, à l’éducation et à l’emploi nécessite peut-être une manière différente de répondre aux besoins de mobilité.

[24’10] Je ne pense pas que l’humanité soit prête à renoncer à la mobilité individuelle. Je ne pense pas qu’il y ait de consensus là-dessus. Je pense que nous devons juste trouver les moyens de garder cette mobilité individuelle sûre, propre et abordable d’une part, en reconnaissant que si dans les zones urbaines nous voulons redonner de l’espace aux piétons et aux cyclistes, c’est très bien parce qu’en effet on peut accéder à beaucoup de choses avec une zone très dense de population, c’est possible.

Cela ne signifie peut-être pas que c’est la meilleure façon de profiter de la vie, mais c’est ce que certaines personnes peuvent penser. Mais dans les zones rurales, vous devez toujours répondre aux besoins individuels d’accès à la santé, à l’éducation et à l’emploi. Et pour ces besoins, vous devez trouver un moyen de le rendre propre, sûr et abordable en fin de compte.

## Cecilia Edwards :

[25’06] Merci. Yamina, je pense que vous vouliez à nouveau intervenir ?

## Yamina Saheb :

[25'10] Oui, j’aimerais intervenir sur cette question de la zone rurale parce que nous pensons généralement aux transports publics uniquement tels que nous les connaissons dans les villes. Donc, vous avez le métro, vous avez le tram, vous avez des bus, etc. Mais en réalité, il existe des solutions déjà mises en œuvre pour répondre aux besoins de mobilité en zone rurale, qui sont, par exemple, le covoiturage qui fournit le même service que le public, le métro que vous avez dans les villes.

Il y a donc ces solutions qui existent déjà, déjà mises en place.

[25’41] Alors par exemple, en France, il y a une entreprise comme Eco, par exemple, qui fournit déjà ces solutions dans les zones rurales. Ce n’est donc pas parce que vous vous trouvez en zone rurale que vos besoins de mobilité seront entravés. Ils sont aujourd’hui gênés. Aujourd’hui le problème, toutes les questions de mobilité sont liées au fait que nous avons fait de la dépendance à la voiture une solution comme réponse principale à notre besoin de mobilité.

C’est le défi que nous avons, il faut sortir de ce paradigme, et ça s’applique pour les zones urbaines, ça s’applique pour les zones rurales, ça ne s’applique pas de la même manière, mais il y a des solutions pour les deux types d’organisations.

# PART3-1

## Cecilia Edwards :

[00’00] Alors, êtes-vous maintenant prêt à explorer des solutions ?

[00’16] Dans cette troisième et dernière partie, avant de répondre aux questions du public, nous discuterons des solutions potentielles que nous pourrions mettre en œuvre pour rendre la liberté de mobilité accessible au plus grand nombre.

Nous aborderons les quotas individuels d’émissions de CO2 pour la mobilité et la consommation, l’influence des politiques gouvernementales sur l’accessibilité et l’abordabilité dans la mobilité à long terme, et les différents moyens de mobilité standard accessibles à tous.

[00’46] Temi, commençons par vous cette fois-ci. Le concept de quotas d’émissions est souvent présenté comme une approche possible pour inciter les gens à changer. Comment le concept de quotas d’émissions pourrait-il être appliqué de manière à motiver les gens à s’engager et à adopter des comportements bénéfiques au lieu de les pénaliser ?

## Temilade Salami :

[01’09] Merci beaucoup, Cecilia. Je pense que nous devons tout d’abord discuter et comprendre que, comme je l’ai dit plus tôt, les réalités sont différentes. Ainsi, ce qui s’applique au pays A ne s’applique pas au pays B. Ainsi, lorsque nous élaborons des quotas d’émission, nous devons réaliser que différentes personnes ont contribué d’une manière différente, et une génération ne devrait pas souffrir de la menace d’une autre génération.

[01’37] Je pense donc qu’une des solutions majeures est de ramener cela au fait que nous sommes tous humains. Nous avons des besoins et nos besoins sont très différents en fonction de la façon dont nous avons grandi, en fonction de notre lieu géographique. Ainsi, toute solution que nous proposons en matière de décarbonation sur les quotas d’émission doit tenir compte des besoins et réalités des divers pays, des diverses régions, des diverses tranches d’âge, car nos besoins et nos comportements sont très différents. Je pense que c’est la première chose.

[02’05] Deuxièmement, sur la base de mon expérience en participant à différentes conférences sur le changement climatique, je vois que la plupart des solutions se concentrent uniquement sur certains endroits, se concentrent sur les réalités de certains endroits. Et il est très important que lorsque ces solutions sont élaborées, lorsque ces solutions sont discutées, les personnes les plus touchées soient autour de la table et puissent contribuer afin que tout soit holistique.

[02’30] Je pense que la deuxième chose est de l’amener aussi au fait que tout est en intersection.

La mobilité est donc liée à la santé. La mobilité est liée à l’emploi, la mobilité est liée à la vie sociale.

Donc, si vous dites que nous devons apporter de l’énergie propre dans certains pays, la première question qui devrait nous venir à l’esprit : est-ce abordable ? Cela correspond-il aux réalités des personnes ? Et il est très, très important de toujours le mettre dans le contexte de chaque endroit où nous essayons de fournir des solutions.

[03’02] Donc, tout d’abord, nous devons êtres humains avec nos solutions et être très réalistes avec les besoins des personnes à qui nous fournissons les solutions. Et la deuxième chose est que lorsque nous fournissons ces solutions, nous devrions amener les personnes qui sont le plus affectées par les résultats dans la salle et aussi à la table, de sorte que tout ce que nous concevons, nous ne le concevons pas contre les personnes, nous le concevons pour elles.

Merci.

## Cecilia Edwards :

[03’25] Génial. Merci pour cela, Temi. Ben, que pensez-vous des actions de mobilité dans des pays qui augmentent encore fortement la motorisation et qui en même temps ont besoin d’atteindre des objectifs d’émissions ?

## Benjamin Welle :

[03’39] Merci, Cecilia. Je pense que nous devons envisager de passer non pas à ce cadre de dépendance à l’automobile, mais à celui d’une mobilité électrique partagée multimodale dans les villes et les pays à revenu faible et intermédiaire qui voient la motorisation se produire. Même dans les pays motorisés, nous devons réduire ce VKT et passer à des systèmes de mobilité électrique partagés.

Mais je dirai juste une ou deux choses. Un exemple en Inde est celui où les gouvernements et plusieurs villes ont travaillé ensemble pour surmonter les coûts initiaux « upfront » des bus électriques.

[04’22] Un appel d’offres a récemment été lancé pour l’achat de quelque 5 000 bus à grande échelle, ce qui a, en fait, fait baisser le prix du bus électrique en dessous du prix d’un bus diesel concurrent. Ce que le gouvernement envisage actuellement, pourrait-il même déployer jusqu’à 20 000 bus ou plus dans les villes de second rang et encourager l’achat de bus électriques ?

[04’51] Donc là on voit l’investissement simultané dans les transports en commun, mais aussi dans la mobilité électrique. Je veux également dire que dans d’autres zones géographiques, comme dans les régions africaines, en particulier en Ouganda ou au Kenya, vous voyez une utilisation très élevée des deux-roues motorisés, et vous voyez également une utilisation dominante des systèmes de minibus, les systèmes de transport public informels qui sont majoritaires dans ces villes.

Alors, comment devrions-nous tous les deux envisager des modes de transport électrifiants telles que ces motos à deux roues qui le peuvent, et la technologie est là, et alors comment pouvons-nous commencer à l’étendre ?

[05’39] un travail est déjà en cours dans ce domaine, et je pense qu’il est essentiel de se concentrer sur le financement de ces véhicules. Et puis deuxièmement, en regardant ces systèmes de minibus informels. Par exemple, nous avons travaillé avec l’Agence française de développement, justement pour cartographier et numériser où vont les transports en commun, où ils s’arrêtent, ce qui n’était même pas connu par le passé.

[06’06] Alors, comment pouvons-nous utiliser cela à la fois pour améliorer les services et éventuellement peut-être même lier cela à la façon d’électrifier ces services. Il ne s’agit donc pas seulement d’examiner, par exemple, les systèmes formels publics, mais dans de nombreux pays à revenu faible ou intermédiaire, ce sont ces systèmes informels auxquels nous devons vraiment prêter attention. Et juste une dernière remarque, les contributions déterminées au niveau national que les pays apportent à l’Accord de Paris WRI ont été examinées et nous avons constaté que contrairement à d’autres secteurs tels que le logement ou l’assainissement, les secteurs informels sont mentionnés dans les transports.

Les secteurs informels ne sont pas mentionnés même si ce sont les modes de transport dominants dans de nombreux pays. Regardons donc la réalité avec quoi et comment les transports fonctionnent dans ces lieux.

## Cecilia Edwards :

[06’54] Super, merci. Il semble que nous devions penser à réinventer notre façon de penser les transports publics et à ne pas nous en tenir à nos anciens paradigmes. Alors merci. Måns, la politique joue certainement un rôle ici. Quels types d’outils existe-t-il ou devrait-il y avoir dans un guide pratique pour politique qui peut inciter le passage aux véhicules électriques et assurer l’accessibilité la plus large possible aux actifs de mobilité ?

## Måns Nilsson :

[07’19] Cela dépend beaucoup du contexte et de la géographie dans laquelle vous vous trouvez. Je pense que nous pouvons apprendre beaucoup des expériences en Europe, en Norvège et en Suède, aux Pays-Bas par exemple, où nous avons eu des incitations tarifaires de différentes sortes, allègements fiscaux, soutien aux transports publics, soutien aux bornes de recharge. Il y a une grande boîte à outils. Mais si nous examinons spécifiquement l’inclusion et l’accessibilité dans les pays en développement, je pense que les principales mesures politiques nécessaires sont en fait un soutien au développement des chaînes de valeur locales pour les véhicules, ce qui simplifiera la façon dont nous pouvons introduire à la fois les véhicules électriques en tant que voitures particulières, mais également les types de véhicules partagés multimodaux dont parlait Ben.

[08’15] Je pense donc qu’il faut favoriser l’innovation nationale pour ces véhicules, mais aussi découvrir les schémas de financement, les infrastructures en matière de recharge, etc. Par exemple, les flottes de minibus que Ben mentionne, c’est vraiment un cas parfait pour l’électrification avec une distance moyenne et un itinéraire défini que vous parcourez toutes les heures.

[08’47] C’est un cas parfait pour l’électrification. Je pense donc que nous savons comment mener les politiques dans les pays à revenu très élevé et nous devons maintenant déplacer notre attention pour découvrir comment les avantages de l’électrification et de l’électrification multimodale peuvent également être partagés avec le monde en développement. Et c’est à la fois une question d’adaptation à la mobilité et aussi d’adaptation à la pollution de l’air, qui est un énorme problème dans les grandes villes à croissance rapide.

[09’26] Je pense donc que nous sommes maintenant au stade où nous pouvons réellement commencer à utiliser le savoir-faire de l’industrie que nous avons dans la fabrication. Et nous avons vu aussi, nous avons entendu parler de l’Inde, par exemple, où vous avez maintenant des industries nationales qui se développent dans cet espace. Je pense que nous pouvons, avec un peu de coups de pouce, un peu d’incitations et un peu de meilleure réglementation, trouver également ces développements émergents, par exemple, dans des pays tels que le Kenya et l’Éthiopie.

## Cecilia Edwards :

Super.

## Måns Nilsson :

Merci.

## Cecilia Edwards :

[10’02] Merci pour cela. Devesh, que peuvent faire le gouvernement et les autres parties prenantes qui contrôlent réellement les ressources pour soutenir les moyens de subsistance liés à la mobilité au sein des communautés ?

## Devesh Shah :

[10’15] Un mot répond à tout, mais rentrons dans les détails. Je voudrais diviser cette question en deux parties. L’une est le niveau national et le gouvernement de l’État, en ce qu’ils peuvent faire. Et la deuxième partie de la discussion concerne les gouvernements de divers pays, comment ils peuvent collaborer. Il y a deux paradigmes dans tout cela. Donc, pour ce qui est du niveau national et du gouvernement de l’État, il y a un besoin urgent de recherche-action sur les besoins des personnes de base en termes de mobilité. Que signifie pour eux la mobilité ?

[10’52] Parce que souvent nous nous asseyons pour proposer des politiques, nous trouvons une solution dans un endroit différent, assis dans un endroit différent, alors que la réalité du terrain en est totalement différente.

Il est donc très important que les organisations de la société civile ou OSC soient impliquées dans ces recherches-actions, afin de communiquer des données de bonne qualité et réduire l’échec des différents programmes.

[11’21] Les chances d’échec de ces schémas diminuent. Et il est très important que tout ce qui ressort de cette recherche-action soit publié dans le monde entier, afin que de nombreux intellectuels à travers le monde puissent y regrouper leurs compétences et l’améliorer encore.

Cette approche collaborative est donc très importante. Deuxièmement, des lignes directrices claires pour assurer une mobilité responsable.

En même temps, comment concilier ce dilemme rural-urbain ?

Parce que du coup on veut que toute la zone urbaine soit véhiculée électriquement, alors que du côté urbain, on pousse encore tous les véhicules à base d’énergie fossile.

[12’02] Donc, cela doit être une ligne directrice selon laquelle nous ne pouvons pas pousser le dépotoir urbain à régner et simplement dicter la règle, les gens, s’il vous plaît, vivez avec ça. Le troisième est l’optimisation de la mobilité. Il est nécessaire que l’être humain et le matériel [inaudible 00:12:16] soient optimisés, et ce sera un avantage secondaire de la post-production et le gaspillage post-récolte sera réduit. Venons-en à la deuxième partie, qui est la collaboration entre divers gouvernements.

 Par exemple, en Allemagne, les rendements des panneaux solaires grimpent jusqu’à 32 %, mais en Inde, nous luttons toujours avec 13 % et 14 %.

[12’40] Pourquoi n’y a-t-il pas de collaboration technologique pour cet avantage ? C’est un exemple.

Deuxièmement, il est important que nous fassions des projets pilotes personnalisés en fonction de la géographie et du sexe pour assurer une mise à l’échelle rapide et durable, car le jeu est une question de mise à l’échelle et la mise à l’échelle ne peut se produire que s’il y a une bonne qualité pilote.

## Cecilia Edwards :

Super, merci.

## Devesh Shah :

[13’04] Alors avec cela, je donne la parole au groupe.

## Cecilia Edwards :

[13’06] Merci pour cela. Yamina, du point de vue du gouvernement, quels services doivent-ils assurer pour que les citoyens aient accès à ce qu’ils définissent comme leurs solutions de mobilité abordables à long terme ?

## Yamina Saheb :

[13’19] Eh bien, il existe un cadre appelé niveau de vie décent, qui comprend tous les services de base nécessaires et c’est sur cela que le gouvernement devrait travailler. Et du point de vue de la mobilité, c’est d’abord au niveau des politiques d’aménagement du territoire et de l’urbanisme que l’on crée soit la liberté de mobilité, soit la dépendance à la voiture.

Il s’agit donc de la première étape et généralement cette étape est oubliée ou non prise en compte, n’est pas considérée. Et nous passons directement à la solution en essayant de l’améliorer.

[13’59] Donc, si nous ne revenons pas en arrière, et c’est ce que nous appelons dans le rapport du GIEC des politiques de suffisance, sans politiques de suffisance, nous ne pourrons pas répondre aux besoins des personnes au 21e siècle. Et nous avons suffisamment de preuves empiriques de notre approche techno-solutionnisme du 20e siècle qui est un échec du point de vue environnemental, économique et social.

Nous devons donc revenir en arrière. Les gouvernements doivent revenir aux besoins des populations qu’ils doivent satisfaire en premier. Et puis à partir de là, chercher la solution la plus optimisée plus tard sans commencer par les technologies.

Et heureusement aujourd’hui, nos politiques sont majoritairement des solutions techno-solutionnisme.

## Cecilia Edwards :

[14’49] Merci. C’est intéressant de parler de la technologie. Dans de nombreux autres domaines, nous parlons de personnes impressionnées par les derniers gadgets. Il semble que du point de vue de la mobilité, nous souffrions peut-être du même type de fascination pour la technologie la plus récente et la plus performante. Carlos, quels types de leviers considérez-vous comme prioritaires pour réfléchir à limiter les émissions de CO2 des transports tout en garantissant l’accessibilité pour tous ?

## Carlos Tavares :

[15’18] Merci, Cecilia. Une chose qu’on devrait peut-être commenter ici, en écoutant mes collègues, c’est le fait que si on compte autant sur les politiques des gouvernements, alors on devrait commencer par dire que les politiques liées au changement climatique ne doivent pas être compétitives.

Nous ne devrions pas utiliser les politiques de n’importe quelle partie du monde ou de n’importe quel pays pour rétablir la compétitivité du pays qui réglemente ce genre de politique.

[15’55] La politique sur le changement climatique ne doit pas être compétitive, ne doit pas être une arme pour reconstruire la compétitivité dans une logique de commerce mondial.

C’est le point numéro un. Le point numéro deux est que nous réfléchissons à tout cela dans le cadre d’un dialogue nord-sud très ciblé. Les habitants du Nord réfléchissent à une solution pour eux-mêmes et pensent qu’ils peuvent utiliser ces mêmes solutions pour le reste du monde, ce qui ne répond pas aux attentes en matière d’abordabilité.

[16’24] Ceci a été mentionné par Temi, à savoir, c’est important. Il est également important de penser qu’il y a des pays dans le monde qui trouvent leurs propres solutions. Et je voudrais dire à Devesh qu’il existe maintenant des véhicules électriques assez abordables fabriqués en Inde pour l’Inde afin de répondre à une réglementation spécifique qui a été appliquée par le gouvernement indien. Il est donc clair que cela existe et la frugalité qui ressort de l’Inde avec des solutions électrifiées pour le marché indien peut montrer la voie à d’autres pays du Nord qui ne peuvent plus se permettre la mobilité dont ils disposent aujourd’hui.

Et enfin, je dirais ici que nous devrions reconnaître l’absence de solution unique à tous les problèmes. C’est assez clair et qu’il faut penser régionalement, sinon dans une perspective nationale, quels sont les besoins du pays et les solutions que l’on peut mettre en place ?

[17’24] Parce que bon nombre des choses que nous avons mentionnées pourraient être liées à l’utopie au cours de la prochaine décennie et non à une véritable résolution concrète et pragmatique de problèmes comme il se doit. Alors que pouvons-nous faire pour aller de l’avant ?

Bien sûr, l’un des moyens est de rendre la mobilité propre abordable et donc plus légère. Le levier le plus important pour rendre la mobilité propre abordable est de rendre les véhicules électriques plus légers, ce qui signifie trouver de meilleurs composants chimiques pour les batteries.

Il s’agit d’utiliser des matériaux alternatifs. Il s’agit également d’avoir une infrastructure publique qui prend en charge une gamme plus petite. Si la gamme est plus petite, le poids est plus petit. Si le poids est plus petit, le coût est plus petit.

En fin de compte, les véhicules électriques seront plus abordables. Si l’infrastructure est suffisamment dense pour offrir la tranquillité d’esprit en termes d’élimination de l’anxiété liée à la distance, c’est quelque chose que nous pouvons faire.

[18’27] Évidemment, c’est ce que l’industrie essaie de faire actuellement, compte tenu de l’espace-temps dans lequel nous sommes censés le faire, c’est très difficile et cela va être très inégal. Non seulement à travers le monde, mais même en Europe. La situation est très, très inégale. Si vous allez dans la campagne profonde du Portugal où je vis, vous verrez que la situation est très, très différente de celle de Paris.

Des solutions très différentes, un état d’esprit très différent et des façons très différentes d’aborder ces problèmes. Donc je dirais en un mot, pour progresser maintenant, le meilleur moyen est d’avoir de l’énergie propre et de réduire le poids des VE. C’est, à mon avis, la meilleure façon de résoudre le problème de l’abordabilité et de s’assurer que, dans le cadre d’une analyse du cycle de vie, les véhicules électriques changent vraiment la donne pour le problème du réchauffement climatique.

## Cecilia Edwards :

[19’18] Merci pour cela, Carlos. Et c’est la dernière question de ce tour. Et avant de passer aux questions du public, j’aimerais donner aux débatteurs une autre occasion d’intervenir. Alors Ben, pourquoi ne pas commencer ?

## Benjamin Welle :

[19’37] Je pense que c’était agréable d’entendre parler de certaines des solutions en cours de discussion. Je reviendrai simplement aux statistiques globales sur l’endroit où nous devons être. WRI a son laboratoire de changement de systèmes. J’encourage les gens à le visiter. L’un des secteurs qui a été identifié pour la première fois est le transport, où nous présentons tous les différents indicateurs en termes de changement de système nécessaire pour répondre au climat et au climat particulier, mais aussi à d’autres objectifs de développement.

Mais l’un d’entre eux concerne les déplacements en véhicule et ce que nous constatons, c’est la nécessité de réduire le déplacement en véhicule par rapport à sa tendance actuelle d’environ 4 à 14 % en termes de véhicules-kilomètres parcourus.

[20’23] Cela signifie donc que les pays motorisés riches devront réduire sensiblement leur déplacement global en véhicule, sans s’en débarrasser par aucun moyen, mais simplement en réduisant sensiblement et que les pays motorisés devront réduire la croissance qu’ils voient dans les déplacements en véhicule.

Et je veux juste souligner à nouveau, l’importance d’investir dans les transports en commun, la marche et le vélo dans certains points précédents à ce sujet. Cela ne concerne pas seulement un investissement dans ces modes, mais cela façonne la ville.

[21’01] Måns a évoqué, je pense, les politiques de stationnement, la façon dont les espaces publics sont aménagés dans les centres-villes, la création de zones à faibles émissions, le péage urbain que l’on voit à Londres ou à Singapour ou dans certaines villes suédoises. Ce sont les types d’outils dont nous avons besoin dans le cadre d’une approche globale qui réduit l’accent mis sur la mobilité automobile et se concentre vraiment sur un système de transport multimodal qui offre un accès égal, un accès plus égal à tous les résidents de la ville.

C’est ainsi que nous pouvons aborder cette question de la liberté de circulation.

## Cecilia Edwards :

[21’45] Merci à vous pour cela, Ben. Temi, voulez-vous intervenir ?

## Temilade Salami :

[21’51] Je pense que jusqu’à présent, tout le monde a pu rassembler toutes ses pensées et j’ai également pris du recul. Je dirais que lorsque nous parlons de solutions où nous parlons d’électrification et de passage aux véhicules électriques, il y a aussi le côté des solutions hybrides. Donc, nous n’avons pas nécessairement à éradiquer totalement un moyen de transport particulier, mais y a-t-il un moyen qu’ils puissent être un équilibre et que les gens évoluent dans leur comportement à utiliser ces choses.

En ce qui concerne le systémique, nous avons également un changement de comportement et un changement systémique.

[22’30] Ainsi, lorsque vous traitez avec des personnes, il existe un plan à long terme et une feuille de route pour les gérer en changeant de comportement, car c’est aussi une chose d’apporter un autre type d’énergie dans un pays, mais s’en est une autre pour que les personnes adoptent ce type de solution.

Donc, pendant que nous créons les solutions, il est très, très important que nous prenions en compte les personnes et que nous voyions également comment nous pouvons les motiver à changer leurs comportements et leurs habitudes dans l’utilisation de certaines des solutions que nous créons. Merci.

## Benjamin Welle :

[19’37] Je pense que c’était agréable d’entendre parler de certaines des solutions en cours de discussion. Je reviendrai simplement aux statistiques globales sur l’endroit où nous devons être. WRI a son laboratoire de changement de systèmes. J’encourage les gens à le visiter. L’un des secteurs qui a été identifié pour la première fois est le transport, où nous présentons tous les différents indicateurs en termes de changement de système nécessaire pour répondre au climat et au climat particulier, mais aussi à d’autres objectifs de développement.

Mais l’un d’entre eux concerne les déplacements en véhicule et ce que nous constatons, c’est la nécessité de réduire le déplacement en véhicule par rapport à sa tendance actuelle d’environ 4 à 14 % en termes de véhicules-kilomètres parcourus.

[20’23] Cela signifie donc que les pays motorisés riches devront réduire sensiblement leur déplacement global en véhicule, sans s’en débarrasser par aucun moyen, mais simplement en réduisant sensiblement et que les pays motorisés devront réduire la croissance qu’ils voient dans les déplacements en véhicule.

Et je veux juste souligner à nouveau, l’importance d’investir dans les transports en commun, la marche et le vélo dans certains points précédents à ce sujet. Cela ne concerne pas seulement un investissement dans ces modes, mais cela façonne la ville.

[21’01] Måns a évoqué, je pense, les politiques de stationnement, la façon dont les espaces publics sont aménagés dans les centres-villes, la création de zones à faibles émissions, le péage urbain que l’on voit à Londres ou à Singapour ou dans certaines villes suédoises. Ce sont les types d’outils dont nous avons besoin dans le cadre d’une approche globale qui réduit l’accent mis sur la mobilité automobile et se concentre vraiment sur un système de transport multimodal qui offre un accès égal, un accès plus égal à tous les résidents de la ville.

C’est ainsi que nous pouvons aborder cette question de la liberté de circulation.

## Cecilia Edwards :

[23’01] Super, merci pour cela. Donc, dans ce tour, nous avons parlé d’un certain nombre de choses. Nous avons compris que nous devons réfléchir aux solutions au niveau local, et Carlos défie même de dire que la plupart des solutions dont nous avons parlé sont utopiques, mais Ben a également dit que nous devons agir maintenant. Nous sommes presque à l’objectif que nous avons pour 2030, alors comment pouvons-nous accélérer cela ?

Nous avons entendu des conversations sur le besoin de différents modes, mais les personnes doivent aussi changer leur comportement.

[23’31] On parle de planification dans les villes urbaines, là où on a déjà des villes en place. Donc, les questions ici sont assez complexes et je pense que nous avons couvert un vaste panel de questions. Voilà qui conclut notre troisième tour.

J’espère qu’à ce stade, nous avons donné des idées de différents points de vue, mais aussi que la discussion a suscité des questions.

.

# PART 4-1

[00’13] Alors Yamina, notre première question s’adresse à vous. Historiquement, la mobilité a été assurée soit par des entreprises commerciales privées, soit par des projets de transport public. Quel est le potentiel des partenariats public-privé à l’avenir ?

## Yamina Saheb :

[00’31] Ah, donc les transports en commun c’est de plus en plus, en termes de modèle d’affaires, c’est de plus en plus des partenariats public-privé. Mais dans les partenariats public-privé, nous devons être prudents lors de la conception de ce type de projets, pour nous assurer qu’il ne s’agit pas de profit pour le privé et de risques pris par le secteur public.

Si cela est bien équilibré, et c’est ce que l’on voit dans certaines villes européennes, alors les transports publics fonctionnent bien, donc ce n’est pas en contradiction en fait.

[01’07] Et je voulais juste dire un autre mot, qui ne concerne pas cette question, c’est que si vous souhaitez approfondir la transformation du secteur des transports, je vous recommande vivement la dernière publication de l’OCDE sur les transports, qui consiste à repenser les transports pour l’Irlande. Ils utilisent donc l’Irlande comme étude de cas, mais cela s’applique partout. Et il aborde cette question de l’urbain et du rural dans le cas de l’Irlande pour le net zéro. Dans cette publication, l’OCDE fournit donc un ensemble de recommandations qui ont été mises en évidence dans cette discussion, mais vous pouvez creuser plus profondément pour voir quelles sont les implications et comment concevoir des politiques, des politiques de transport pour le 21e siècle.

## Cecilia Edwards :

[01’50] Super, merci. Et Devesh, je pense que vous, dans l’une de vos réponses précédentes, avez un peu parlé de partenariats. Voulez-vous également intervenir sur cette question ?

## Devesh Shah :

[02’00] Eh bien, comme je l’ai dit, quand il s’agit de partenariat, alors que le partenariat public-privé en est un aspect. Mais j’ai l’impression qu’il y a plus que cela, dans le sens public, privé et le troisième côté du triangle, qui est l’organisation de la société civile. Parce que bien des fois, les politiques gouvernementales, pour l’investissement public, partent d’une très bonne intention, et la privatisation apporte de l’efficacité.

Mais nous manquons toujours, je dirais, de l’intelligence nécessaire à une approche ascendante pour s’assurer que cela fonctionne bien. Donc, pour moi, c’est le partenariat public, privé et l’organisation de la société civile, qui doivent aller de pair, qui assurera le succès de ces partenariats.

## Cecilia Edwards :

[02’57] Super, merci pour cela. Alors, Carlos, comment le chaos observé à Bruxelles ces dernières semaines change-t-il la trajectoire de l’industrie automobile ? Et comment cela se traduit-il en termes d’options de mobilité pour ses citoyens ?

## Måns Nilsson :

[05’53] Oui, j’aimerais commenter la politique ici, et je suis content que Carlos ait mentionné les e-carburants. Il y a aussi un autre ensemble de carburants dont nous n’avons pas parlé aujourd’hui, à savoir les biocarburants.

Et s’il y a eu des problèmes avec certains d’entre eux, comme l’éthanol provenant des aliments, nous ne parlons pas assez du biogaz. Car si l'on veut une synergie entre pollution locale, santé, problèmes d’eau et transports abordables, le biogaz est un fruit à portée de main à attraper. Nous sommes en mesure de fermenter et digérer les eaux usées, des municipalités, des industries, des déchets solides, des déchets agricoles et des déchets des abattoirs, par exemple.

Et ce potentiel est assez important. Mais maintenant, avec le type d’approche réglementaire que l’UE a adoptée, ils suppriment en quelque sorte les possibilités d’utiliser le biogaz.

[06’55] Ils ne peuvent pas correctement séparer les émissions de carbone fossiles et les émissions de carbone qui font partie d’un cycle naturel.

Je crains donc que les décideurs politiques ne fournissent des cadres trop étroits et excluent des options de transport qui pourraient très bien avoir d’énormes synergies pour les sociétés, et à la fois en termes d’abordabilité et d’atténuation du changement climatique.

Et les développements de biogaz sont, par exemple, un type parfait d’activité municipale qui peut alimenter des flottes de minibus, dans les cas où l’électrification n’est pas disponible. Merci.

## Cecilia Edwards :

[07’41] Merci pour cela. Ben, qu’en pensez-vous ?

## Benjamin Welle :

[07’45] Oui, je pense que la combinaison de ces deux dernières questions sur « Quelles sont les opportunités pour le partenariat public-privé ? »

Et les voies d’élimination des moteurs à combustion interne en 2035, les politiques qui se développent dans différents pays et états.

Une chose qui n’a pas été mentionnée ici est le lien entre les secteurs des transports et de l’énergie.

Et je pense qu’il y a vraiment beaucoup de personnes dans l’industrie des transports, ainsi que dans l’industrie, dans l’industrie de l’énergie, qui devraient réfléchir sur l’existence de ce type de partenariat public-privé, en particulier autour de l’intégration du réseau de véhicules. Nous allons voir beaucoup plus de véhicules électriques, aussi bien des véhicules particuliers que dans les flottes de transport en commun, flottes de fret, flottes de véhicules municipaux.

[08’36] Et comment et quand ceux-ci sont chargés et comment s’intègrent-ils au réseau électrique, tout ceci deviendra vraiment important dans la façon dont l’électricité est utilisée et comment toutes les batteries peuvent également être exploitées pour être réinjectées dans le réseau électrique. Et nous passons de cette source de carburant à combustion interne, du carburant qui se trouve dans le véhicule, au carburant passant aux sources renouvelables qui fournissent le carburant, essentiellement, pour ces véhicules.

Nous devons donc vraiment réfléchir à cette symbiose entre les secteurs du transport et de l’énergie, qui peut créer une sorte de claquement de mains, pour réduire les émissions.

## Cecilia Edwards :

[09’24] Merci pour cela. Et puis, Carlos, je pense que vous vouliez revenir sur ce sujet.

## Carlos Tavares :

[09’29] Oui. Merci de me redonner la parole, Cecilia. Je voulais juste soutenir ce que disait Måns. Certes, nos sociétés perdent beaucoup de potentiel en n’ayant pas de réglementation technologiquement neutre. C’est une grosse, grosse perte de créativité, de puissance scientifique, que nous décidons d’emblée en imposant une technologie unique, au lieu d’avoir une réglementation neutre sur le plan technologique, qui créerait une concurrence saine, y compris ce qui a été mentionné par Måns, qui en est absolument l’une d’entre elles, qui devraient être en concurrence avec d’autres technologies et non pas simplement canaliser tous les esprits dans une seule direction. Je passais un bon moment avec un dirigeant politique, récemment, et je lui ai dit : « Écoute, tu devrais être conscient d’une chose.

Même le Parlement ne peut pas annuler la physique. » Et nous devrions être conscients de cela. Merci.

## Cecilia Edwards :

[10’34] Très bien, merci. Alors Måns, cette prochaine question est pour vous. Existe-t-il des changements de comportement spécifiques sur lesquels les gouvernements du secteur privé peuvent travailler ensemble et qui contribueraient à accélérer la décarbonisation, sans toutefois exiger que les citoyens, en particulier, les communautés les plus pauvres, financent une lourde part du coût de la mise en œuvre ?

Måns, nous ne vous entendons pas.

## Måns Nilsson :

[11’02] Désolé, le son était coupé. La question du comportement, merci de l’avoir soulevée. C’est un domaine extrêmement important pour la transition vers des transports respectueux du climat.

Et je pense que nous avons vu certains de ces comportements être déclenchés par la politique. Je pense aussi que nous voyons une sorte de changement des normes des utilisateurs, quand, par exemple, dans le cas de l’électrification, comment la première génération de Teslas était si désirable qu’elle a en quelque sorte changé la logique autour de l’électrique.

Et les pays pionniers, tels que la Norvège, c’est devenu en quelque sorte l’option souhaitable. Et si vous étiez une personne qui réussissait, vous choisiriez ceci. C’était tout le contraire 10 ans auparavant, lorsque le véhicule électrique avait une sorte de statut de crack.

Et progressivement, cela a également changé la façon dont les voitures électriques ont été également traitées par les concessionnaires qui vendent les voitures.

De nos jours, si vous allez chez un concessionnaire automobile en Suède, vous ne pouvez pas tester une voiture à combustion, vous ne verrez que des véhicules électrifiés et des hybrides rechargeables exposés pour les tests.

[12’25] Je pense donc que le marché est maintenant tiré par des revenus plus élevés et un type de consommateur désirable.

Mais cela signifie que, lorsque cela se produit, ils tirent le type de marché et ils tirent la courbe d’apprentissage. Et nous constatons que, progressivement, les prix baissent, en termes de courbe d’apprentissage, assez rapidement, même s’il y a maintenant des ratés dans les chaînes d’approvisionnement mondiales, comme nous le savons.

Donc, en fait, je pense que les gouvernements n’ont pas besoin d’en faire trop sur le comportement.

Je pense que c’est en quelque sorte en train de se produire tout seul avec... Et il pourrait même être contre-productif pour le gouvernement d’essayer de trop intervenir sur les aspects comportementaux. Mais les communautés les plus pauvres ont besoin, je pense, d’un soutien pour les infrastructures, elles ont besoin d’un soutien pour ce genre de choses, qui, par exemple, chargent à un niveau beaucoup plus élevé que ce que nous voyons aujourd’hui.

Maintenant, les bornes de recharge, elles arrivent là où il y a de l’argent, pas là où il y a un besoin. Et je pense que la grande contribution du gouvernement est désormais facturée. Merci.

## Cecilia Edwards :

[13’49] Alors Måns, j’ai une question de suivi pour vous. Comme vous avez parlé de ce qu’il s’est passé lorsque les personnes à revenu élevé ont décidé que les véhicules électriques étaient attrayants, y a-t-il un inconvénient à ce que les véhicules électriques soient désormais un symbole de statut ou une démonstration de luxe ? Y a-t-il un inconvénient à cela ?

## Måns Nilsson :

[14’07] Eh bien, peut-être prolonge-t-il effectivement la norme selon laquelle la voiture particulière est le signe ultime de succès, qui est le paradigme duquel nous devons sortir. Mais je pense qu’il y a beaucoup de contre-pouvoirs dont on a parlé aujourd’hui dans la société, parmi les jeunes, qui, par exemple, dans les zones urbaines, ne prennent même pas la peine de passer le permis de conduire, parce qu’ils ne voient pas que cela est un élément particulièrement important de la vie.

Il y a donc un consumérisme là-dedans, qui est problématique du point de vue de la durabilité, mais je pense que cela aide l’introduction, en jouant sur ce consumérisme, et le désir que la classe ouvrière et la classe moyenne ont pour leur commodité et aussi, dans une certaine mesure, pour un statut social, ce qui n’est pas quelque chose que nous devrions désapprouver.

Cela fait partie de l’existence humaine et de la psychologie.

## Cecilia Edwards :

[15’19] Super, merci pour cela. La question suivante est donc pour Devesh, la liberté de mobilité consiste à apporter des biens et des services aux personnes, à satisfaire leurs besoins fondamentaux, mais la liberté de la mobilité, c’est aussi élargir les expériences de vie pour tous.

Comment combiner ces besoins pour tous les citoyens dans un périmètre public ?

## Devesh Shah :

[15’40] Waouah. D’accord, pour commencer, pour répondre à cette question, je vais commencer par ce que je pense. Måns mentionnait il y a quelques minutes à propos du fardeau qui pèse sur la communauté pauvre. Donc, ce que nous avons vu comme un succès, c’est que, lorsque nous connectons ces technologies de décarbonisation au marché du carbone, nous obtenons beaucoup de réduction de prix, et cela le rend plus abordable. Par exemple, une unité de biogaz, nous pourrions baisser le prix de 20 % son prix de vente, et ainsi attirer davantage de personnes des zones rurales pour qu’elles adoptent ceci, accepter cette technologie.

Je pense donc que si nous examinons les choses de manière créative, en ce qui concerne la mobilité également, cela peut être fait, point numéro un. Le point numéro deux est que, pour en venir à cette question, il s’agit, d’une part, d’avoir un besoin fondamental, mais de l’autre côté, d’élargir les expériences de la vie.

[17’02] Mais je pense que les expériences de la vie, en ce qui concerne les pays développés, les pays en développement, même au sein des pays en développement, le côté rural, les personnes à faible revenu, et je dirais, sans compter le genre, la dynamique change radicalement.

Je pense donc que la première chose à faire est de leur fournir la mobilité, une mobilité responsable, une mobilité propre. Et puis, nous pouvons imaginer un monde d’expérience de vie en expansion. D’une part, lorsque je me bats pour perdre du poids ou mes forces musculaires, et les expériences de la vie, je parle probablement de la deuxième à partir du haut.

[17’50] Donc je pense qu’il y a un gros écart à prendre en charge. Et comme quelqu’un l’a fait remarquer à juste titre, il n’y a pas de solution commune à tous les problèmes. C’est donc là que la recherche-action, qui est soutenue par les OSC locales dont je parlais, va faire ressortir toutes ces choses.

La recherche-action est celle qui va faire ressortir les nuances nécessaires pour différents pays, différents états, zones rurales, et ainsi, personnaliser la solution et, espérons-le, apporter des expériences de vie dans celle-ci.

Mais pour commencer, il est important que nous leur donnions le nécessaire de base, un droit à la mobilité.

## Cecilia Edwards :

[18’37] Super, merci pour cela. Alors Ben, ne pensez-vous pas que le Mouvement des Villes en 15 Minutes affectera la circulation interclasse des personnes et générera des ghettos, qui augmenteront le fossé entre les riches et les pauvres ?

## Benjamin Welle :

[18’54] Non, je ne le pense pas. Je pense que nous devrions rechercher tous les citoyens, partout où les personnes vivent dans les régions métropolitaines, pour accroître leur accès à proximité aux emplois et aux opportunités. Il ne devrait donc pas s’agir d’efforts orientés vers des zones gentrifiées spécifiques des villes, mais dans toutes les zones métropolitaines, pour accroître l’accès des personnes à des transports publics réguliers et fiables, pour augmenter et réduire le besoin de zonage unifamilial et autres, par exemple, aux États-Unis.

Afin que davantage de commodités à proximité puissent être établies. Par exemple, aux États-Unis, la plupart des trajets sont inférieurs à cinq miles [8 km], et la pluralité est même inférieure à trois miles [4,8 km]. Donc, vraiment, il y a une possibilité de transférer de nombreux déplacements existants vers la marche et le vélo, créés dans les quartiers.

[19’56] Je pense donc que ce genre de controverse qui s’est développée dans certains pays, tels que le Royaume-Uni, autour de la ville 15 minutes est en quelque sorte un affrontement concocté de forces les unes contre les autres, que vraiment, quand vous entrez dans la réalité, nous parlons simplement de déplacer certains trajets des véhicules de service motorisés privés vers ceux-ci comme plus d’options pour que les personnes puissent marcher, faire du vélo et accéder aux transports en commun.

Ce n’est pas une sorte de... Cela ne devrait pas être mis dans une sorte de bataille politique de la droite et de la gauche et ainsi de suite.

## Cecilia Edwards :

[20’40] Alors Ben, tant que vous avez la parole, souhaitez-vous commenter la question de Davesh ? Ou je pense que vous avez levé la main pour celle-ci.

## Benjamin Welle :

[20’49] J’ai levé la main pour votre question concernant la mobilité électrique peut-être pour les brillants, ce qui en fait un achat de luxe réservé à quelques-uns. Ce qui m’a fait penser à cela est ce problème que nous voyons dans, je ne sais pas, je pense que c’est en partie l’industrie, mais cela semble en partie motivé par la préférence des consommateurs pour les véhicules plus grands. Nous avons vu beaucoup d’emphase dans certaines zones géographiques pour les véhicules électriques autour, disons, d’un Hummer électrique ou d’un Ford F-150 électrique. Et ces véhicules sont de plus en plus grands. Je mesure 1 m 80, et parfois, je peux me tenir à côté du haut du capot d’un de ces véhicules.

[21’41] Et cela me revient presque aux oreilles, et moi-même, lorsque je grandissais dans une zone rurale aux États-Unis, j’ai eu une camionnette pour une entreprise d’aménagement paysager que j’avais avec deux de mes amis quand j’étais très jeune. Et la taille de ces véhicules est énorme. La taille de la batterie de ces véhicules est beaucoup, beaucoup plus grande que lorsque vous la comparez, par exemple, à celle d’une scie automatique en Inde.

Ainsi, lorsque nous pensons aux ressources disponibles, mais aussi aux implications en matière de sécurité, comme le nombre croissant de décès de piétons aux États-Unis, je pense qu’il doit y avoir plus de coopération sur la façon dont nous construisons des systèmes automobiles plus humains, qui contribuent également à la sécurité routière et aux émissions et à l’approvisionnement en batteries, etc., qui sont plus durables.

Je vais donc m’arrêter là.

## Cecilia Edwards :

[22’41] Exactement, Ben, je vis au Texas, donc je comprends cette demande pour les gros véhicules. Alors Temi, si vous pouviez faire à de jeunes étudiants, en master ou doctorat, une suggestion pour développer une recherche sur les carburants de la mobilité, quelle serait-elle ?

## Temilade Salami :

[23’02] Je pense qu’il devrait probablement s’agir de comprendre les schémas comportementaux sur la façon dont les gens adoptent la transition à partir de ce certain carburant. Et aussi, ce seront les réalités sur le terrain pour différents pays et différentes régions concernant l’adoption de ces types d’énergie.

Et le dernier serait probablement, quelle est l’évolutivité ? Et permettez-moi de parler de l’évolutivité et des réalités de l’utilisation de certaines de ces choses dans certains pays.

Il y a donc encore des pays qui s’en remettent très fortement, et comment mettez-vous cela en contexte, en leur disant d’utiliser des véhicules électriques ? Que devient leur carburant ?

Ou y a-t-il un mode, comme un modèle hybride, qu’ils peuvent adopter pour obtenir réellement du carburant pour la mobilité ? Alors, est-ce que cela sera comme un changement total ou un changement graduel de cette énergie vers une énergie propre ?

## Cecilia Edwards :

[24’07] Génial. Merci pour cela, Temi. Et avant de conclure, je souhaite voir si les débatteurs ont un dernier mot. Quelqu’un souhaiterait-il intervenir pour un dernier commentaire ? D’accord, Måns ?

## Måns Nilsson :

[24’21] Je veux juste dire très brièvement que je suis très heureux que cela ait été une perspective mondiale, avec de nombreux continents à travers le monde représenté, car la plupart du temps, lorsque nous parlons de transport et de mobilité, nous nous retrouvons dans nos régions d’origine, où les conditions sont très particulières.

C’est donc un défi d’adopter une perspective mondiale, mais je pense qu’avec le panel que nous avons eu, cela a été en fait assez enrichissant. Je suis donc ravi de poursuivre cette conversation au-delà des frontières et de nos régions. Merci.

## Cecilia Edwards :

[25’03] Merci pour cela, Måns. Et puis, Temi, puis, Devesh. Alors Temi ?

## Temilade Salami :

[25’10] Je voulais juste dire qu’en matière de mobilité, les personnes bougeront toujours, la population augmentera toujours. Et lorsque nous essayons de trouver des solutions, vous devriez trouver des solutions qui correspondent aux réalités spécifiques de différentes personnes. Et c’était vraiment incroyable d’avoir une perspective différente dans ce débat et d’avoir la possibilité d’écouter des personnes très bien informées et très versées dans ce genre de sujet. Alors merci beaucoup.

## Cecilia Edwards :

[25’38] Génial. Merci. Et Devesh ?

## Devesh Shah :

[25’42] Collaborez, collaborez et collaborez davantage. C’est très important. C’est comme

la collaboration entre divers gouvernements, la collaboration entre les fournisseurs de technologie et les utilisateurs finaux, et la collaboration entre les universitaires, qui ne cessent de proposer des choses de plus en plus innovantes. Et comment l’amener au niveau local ? Parce qu’il y a un grand écart entre ce qui se passe dans le milieu universitaire et ce qui est réellement disponible au niveau local.

## Cecilia Edwards :

[26’18] Merci. Très bien dit. Ainsi, au cours des deux dernières heures, nous avons été aux prises avec un large éventail de points de vue sur une même question.

Maintenant, avons-nous une réponse ? Sait-on si, dans un monde décarboné, la liberté de mobilité ne sera accessible qu’à quelques privilégiés ?

Peut-être. Nous avons bien démontré que la mobilité est un besoin fondamental pour tout le monde. Nous avons tous besoin de nous déplacer ou d’avoir des marchandises à portée de main. Nous avons besoin d’avoir accès à la nourriture, aux emplois, aux services de santé, etc. La décarbonation, en revanche, est-ce un besoin individuel ou plutôt un enjeu collectif et global ?

Bien qu’il puisse maintenant s’agir d’une préoccupation individuelle pour certains, la science nous dit qu’il s’agit très certainement d’un besoin mondial maintenant. Nous avons la capacité de veiller à ce que chacun maintienne un niveau raisonnable de mobilité et de liberté. Au fur et à mesure que nous décarbonons, si nous choisissons de planifier de manière holistique et inclusive, nous empruntons rapidement des voies qui devraient nous aider à atteindre nos objectifs de décarbonation, mais qui sont coûteuses et pas encore pleinement en accord avec les besoins de chacun.

[27’30] Cependant, la bonne nouvelle est que nous avons clairement entendu aujourd’hui qu’il existe des solutions qui peuvent traiter à la fois la décarbonisation et l’abordabilité.

Ces solutions vont d’une planification et d’une organisation urbaines réfléchies afin d’optimiser les déplacements des personnes, des transports publics réinventés, la création de nouveaux écosystèmes de mobilité et un passage réfléchi à la mobilité électrique. Si nous faisons le travail pour développer collectivement des solutions qui incluent les différentes perspectives et les besoins qui existent à travers le monde, puis, permettons des adaptations et des mises en œuvre locales, qui répondent aux besoins de communautés spécifiques, nous pouvons atteindre l’objectif collectif de liberté de la mobilité pour beaucoup plus de personnes que quelques privilégiés.

Dans les prochains jours, vous pourrez accéder à un résumé plus détaillé des points à retenir, une rediffusion des événements d’aujourd’hui et des transcriptions du débat, qui seront disponibles en plusieurs langues sur notre site Web, freeofmobilityforum.org.

[28’34] Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont travaillé sans relâche dans les coulisses pour préparer ce débat, les membres de notre comité consultatif pour leur précieuse contribution au sujet de l’année et la sélection des panélistes, le panel d’experts, qui ont suggéré des faits et des chiffres pour le débat, nos panélistes, qui nous ont apporté leur point de vue et leur expertise sur cette question très actuelle. Et enfin, merci à vous, notre public, pour votre participation et vos questions. Au cours des deux dernières heures, nous n’avons fait qu’effleurer les questions de cette année.

La discussion doit se poursuivre. Elle doit continuer sur notre site Web, Freedomofmobilityforum.org, au sein de vos communautés respectives, et sur nos réseaux sociaux.

Au cours de l’année, l’équipe du forum organisera des recherches, réalisera des vidéos, rédigera de courts articles, mènera des entretiens et les publiera sur notre site Web. Chaque mois, il y aura du nouveau contenu pour continuer cette discussion. J’espère que vous nous rejoindrez là-bas, et nous espérons vous voir l’année prochaine. D’ici là, je vous encourage à réfléchir à la façon dont vos choix quotidiens affectent notre planète et la liberté de mobilité de tous ses citoyens.