



# Stratégies pour concevoir des systèmes de transport intrinsèquement neutres en carbone

CLÉS POUR L'ACTION



Une raison importante pour laquelle il est difficile d'aller plus loin dans les ambitions climatiques est que la plupart des actions qui sont menées aujourd'hui en faveur du climat sont des modifications incrémentielles des systèmes sur lesquels s'appuient nos économies et nos sociétés modernes. En d'autres termes, l'action climatique a trop souvent pour but d'optimiser les différentes composantes de ces systèmes plutôt que de chercher à transformer ces systèmes eux-mêmes, lesquels par construction ne sont pas durables. Les actions visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur des transports ne font d'ailleurs pas exception. Pendant des décennies, les mesures d'atténuation mises en œuvre dans ce secteur ont surtout porté sur l'amélioration des performances des véhicules en matière d'émissions (une composante) au sein de systèmes de transport et d'urbanisation générant une dépendance à la voiture.

Le fait de **se focaliser sur des composantes** présente le risque de ne pas atteindre les objectifs climatiques. Si les trajectoires susceptibles de conduire à la neutralité carbone sont nombreuses, le degré de certitude qu'elles offrent quant à l'atteinte de cette neutralité dans un délai opportun ainsi que les synergies et les arbitrages qu'elles supposent entre le climat et le bien-être au sens large varient considérablement d'une trajectoire à l'autre. Mettre l'accent sur l'optimisation des composantes conduit à des trajectoires de neutralité carbone et à des stratégies climatiques qui s'appuient principalement sur les progrès technologiques pour opérer la transition, réservant par là-même un rôle marginal à la réduction de la demande par la transformation des systèmes. Les données recueillies par le GIEC permettent de penser que cette façon de faire risque de retarder sensiblement l'atténuation du changement climatique compte tenu de la croissance rapide de la demande d'énergie et de matériaux – due en partie aux systèmes de transport du fait d'une utilisation accrue de véhicules –, ce qui réduit les possibilités d'atteindre des objectifs ambitieux en matière d'atténuation. De surcroît, miser essentiellement sur les progrès technologiques pour améliorer les composantes du système est susceptible de limiter les synergies pouvant s'établir avec le bien-être au sens large (par exemple la santé et l'équité), mais aussi d'exacerber d'autres défis et les risques sur les plans environnemental et social (par exemple du fait de la forte demande de matériaux et de la grande dépendance à l'égard des technologies d'élimination du CO<sub>2</sub>).

Les scénarios établis par le GIEC montrent en revanche que les politiques induisant des trajectoires de transformation (à savoir celles qui transforment à la fois la demande et de l'offre) permettent une réduction sensible des émissions sur le court terme et conduisent à la mise en place de systèmes intrinsèquement neutres en carbone. Bien que nécessitant également un degré important d'innovation, de développement et de déploiement technologique, cette approche de l'obtention de la neutralité carbone par la transformation des systèmes présente la faculté – en plus d'aider les pays à prendre rapidement des mesures en matière d'atténuation – de réduire les risques et les arbitrages qui sont inévitables lorsque l'action repose sur les progrès technologiques du côté de l'offre.

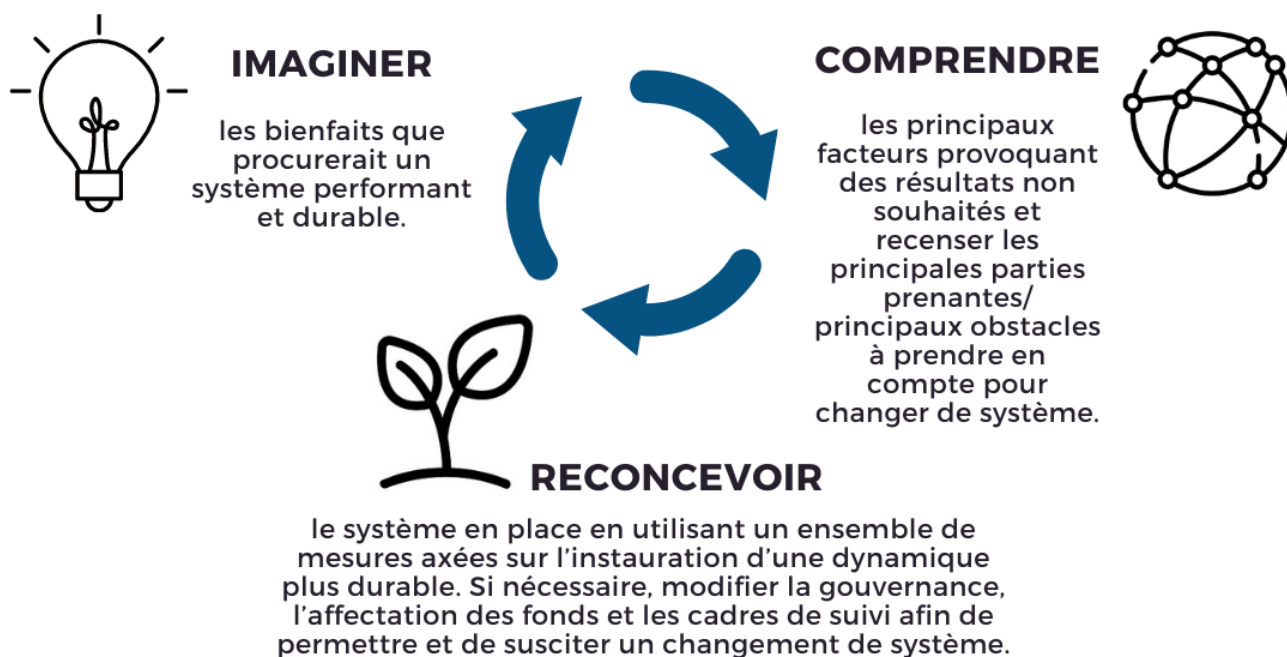
**La mise en évidence des politiques publiques pouvant favoriser la transformation et faire émerger des systèmes intrinsèquement neutres en carbone est une étape fondamentale** car ces changements peuvent accroître les chances d'atteindre l'objectif de l'Accord de Paris relatif aux températures, tout en offrant des possibilités de progresser sur les objectifs sociétaux au sens large. Les politiques publiques peuvent entraîner des transformations si elles visent surtout à transformer ou reconcevoir les systèmes de sorte que ces derniers puissent, par leur fonctionnement ou par conception, **améliorer le bien-être tout en nécessitant moins d'énergie et de matériaux, et en produisant moins d'émissions**. Or l'action climatique a rarement jusqu'ici mis l'accent sur la refonte des systèmes.



Le Prisme du Bien-être (Well-being lens) mis au point par l'OCDE est un processus destiné à orienter l'action climatique vers la refonte des systèmes et à accélérer la transition vers la neutralité carbone (Graphique 1). Le Prisme du Bien-être requiert d'opérer deux changements de modes de réflexion : i) passer d'une focalisation sur les moyens (PIB) à une focalisation sur les fins (bien-être) ; et ii) s'intéresser au fonctionnement du système plutôt qu'à ses composantes. Le premier changement évoqué permet d'envisager une augmentation du bien-être (santé, équité, etc.) dans le cadre de systèmes à faible demande (au lieu de considérer qu'une forte demande est la condition d'une haute qualité de vie). En termes de conception des politiques publiques, cela implique que le pilotage et la réduction de la demande deviennent un levier d'action. Le second changement évoqué met en lumière l'importance de comprendre les dynamiques du système entraînant des résultats non soutenables. En termes de conception de politiques publiques, cela implique de concentrer l'action climatique sur la réversion de telles dynamiques et la refonte des systèmes.

Ce processus, fondé sur une approche systémique, comporte trois phases : i) envisager les bienfaits que procure un système performant ; ii) comprendre pourquoi les systèmes actuels ne délivrent pas ces bienfaits et comment ils pourraient être réorganisés pour les fournir naturellement ; et iii) reconcevoir le système en place en utilisant un ensemble de mesures axées sur l'instauration d'une dynamique plus durable, permettant ainsi d'accélérer la transition vers un système plus performant.

Graphique 1. L'approche axée sur le bien-être de l'OCDE



Les sections qui suivent décrivent les résultats de l'application de ce processus du Prisme du Bien-être au secteur des transports terrestres de personnes, en se concentrant sur les zones urbaines et celles où ont lieu les migrations journalières.

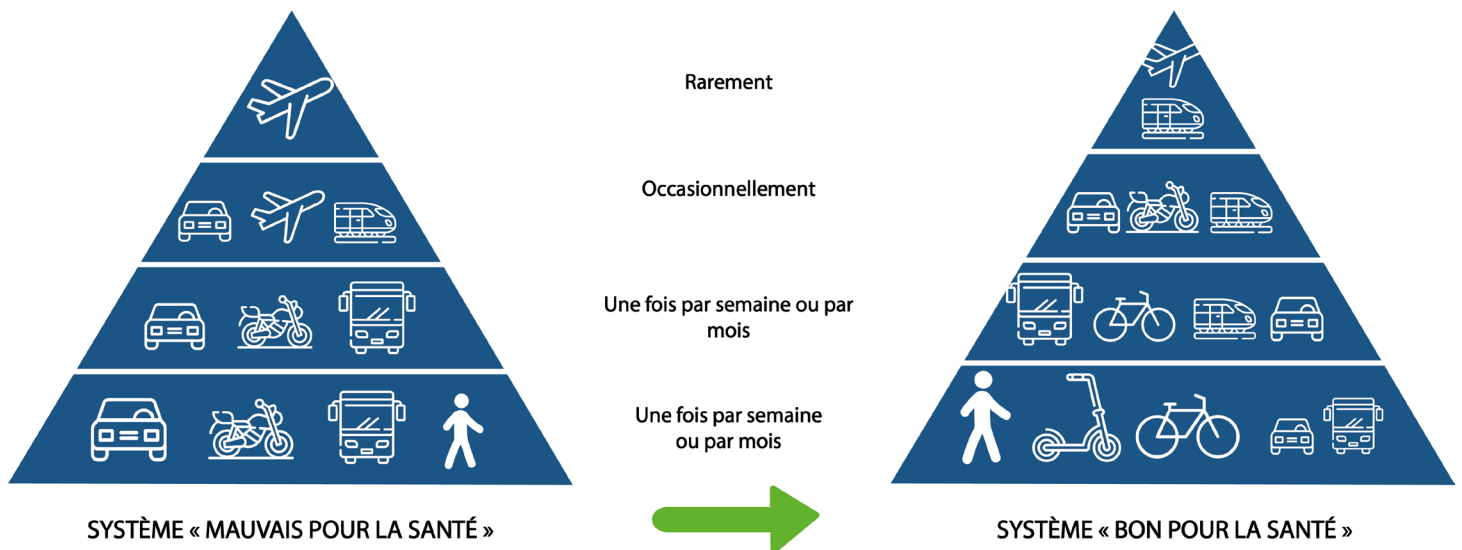
# Imaginer les systèmes dont nous avons besoin

Un système des transports qui fonctionne bien permet aux individus d'accéder facilement à certains lieux (notion d'accessibilité) de manière saine et durable. On dit qu'un système est performant lorsque les individus utilisent la marche, le vélo et les solutions de micromobilité pour la majorité de leurs déplacements, et où les modes de transport très polluants et occupant beaucoup de place sont réservés aux usages moins fréquents.

Par analogie avec l'alimentation, le système ainsi décrit correspondrait à un régime de mobilité « bon pour la santé », représenté sur le côté droit du Graphique 2. Ce « régime » est possible grâce aux éléments suivants : i) la proximité entre les individus et les lieux ; et ii) l'espace public et l'investissement privilégient les solutions de mobilité active et partagée, de sorte que ce sont les modes de transport les plus commodes, et donc ceux qui sont les plus utilisés par le public. De par sa conception, ce système « bon pour la santé » peut engendrer une mobilité limitée et de faibles émissions, mais il peut aussi faciliter l'accès à des activités et à des modes de vie plus sains et rendre cet accès plus sûr et plus équitable.

Dans la réalité cependant, nombreuses sont les personnes qui utilisent des véhicules motorisés pour effectuer la majorité de leurs déplacements – le sucre et le gras dans l'analogie avec l'alimentation. Ces choix, qui caractérisent le système « mauvais pour la santé » représenté au bas de la pyramide sur le côté gauche du Graphique 2, sont la conséquence des deux facteurs suivants : i) une grande distance sépare les individus et les lieux, et ii) l'espace public et l'investissement sont affectés en priorité aux transports individuels par véhicule motorisé (voiture, moto), ce qui les rend systématiquement plus commodes. Il est important de préciser que, même s'ils sont souvent moins pratiques et moins sûrs que la voiture, les transports publics sont également empruntés par de nombreux usagers – souvent « captifs » – pour effectuer la majorité de leurs déplacements quotidiens en raison de la distance généralement longue qui les sépare de leur lieu de destination. Cela génère des émissions supplémentaires qui pourraient être évitées si une part importante de ces déplacements étaient plus courts et si des modes de mobilité active étaient utilisés, mais aussi si les transports publics attiraient plus d'investissement et étaient rendus plus propres et moins consommateurs d'énergie.

Graphique 2. Passer d'un système de transport mauvais à bon pour la santé



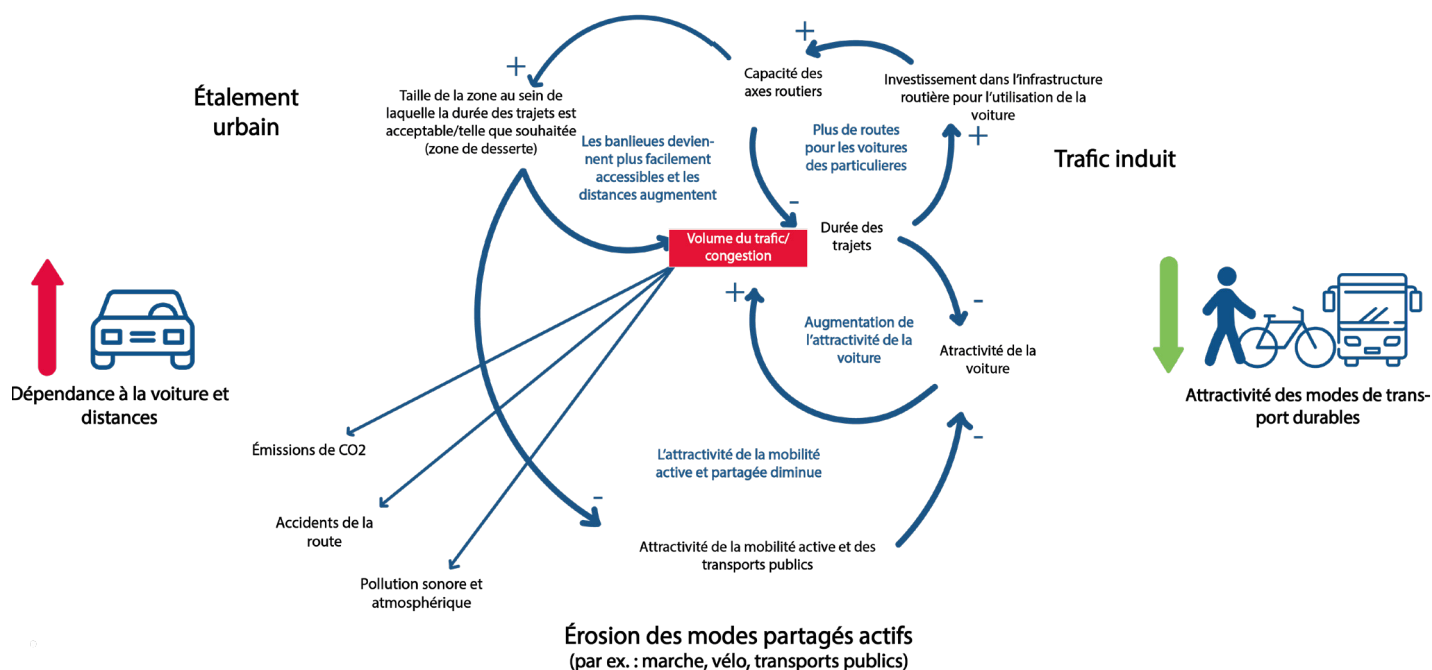
Note : Les symboles représentent les modes de transport les plus souvent utilisés en fonction de la fréquence de déplacement. La part des différents modes étant très variable selon les territoires, ce graphique doit être compris comme une illustration plutôt que comme une représentation précise de la répartition modale moyenne.

## Comprendre...

### ...les systèmes qui sont en place

La hausse du volume du trafic et de l'utilisation de la voiture n'est pas une conséquence inéluctable à laquelle les politiques des transports et du climat doivent s'adapter, mais le résultat d'un fonctionnement non durable du système, qui peut être repensé. Le choix de la voiture ou de la moto pour se déplacer n'est pas uniquement une préférence individuelle des usagers (c'est-à-dire un facteur exogène), comme cela est souvent présenté. Ce choix est déterminé par le fait que les systèmes de transport et d'urbanisation sont organisés autour de la voiture, ce qui génère un trafic induit, provoque un étalement urbain ainsi que l'érosion des solutions de mobilité active et partagée (Graphique 3). Ces trois phénomènes sont à l'origine de fortes émissions et d'un certain nombre d'impacts négatifs sur le bien-être des individus tels que pollution sonore et atmosphérique, embouteillages, accidents de la route (mortels ou non), réduction des options dans les modes de déplacement possibles et inégalité d'accès aux opportunités professionnelles et autres.

Graphique 3. Principales dynamiques générant un système des transport non durables



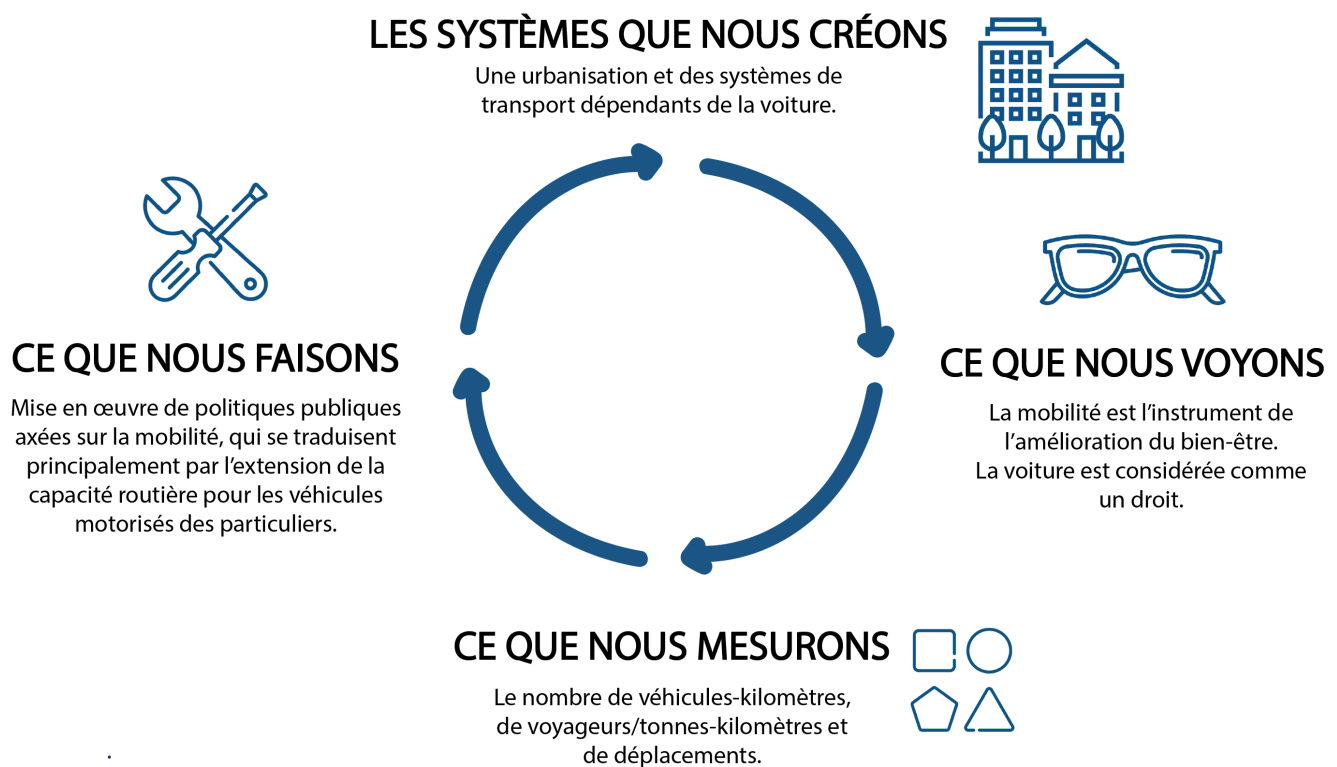
Note : Le trafic induit est le phénomène par lequel les investissements effectués dans le développement du réseau routier pour réduire la congestion produisent au final l'effet inverse. Ces investissements augmentent la congestion car plus il y a de routes, plus la voiture devient attrayante, et plus il y a de personnes qui choisissent de l'utiliser. L'étalement urbain est le phénomène qui consiste, pour les individus, à aller vivre en dehors des villes lorsqu'ils ont la possibilité d'y venir – les sites d'intérêt ayant tendance à être concentrés en un même pôle (e.g. aux centres villes) au même endroit – dans un budget-temps raisonnable (par exemple, 30 minutes en voiture). Plus le réseau routier se développe et plus cela devient possible. Ces deux phénomènes entraînent l'érosion des modes de transport alternatifs (la troisième dynamique) parce qu'ils ne sont pas sûrs, et/ou parce qu'ils sont moins pratiques que, par exemple, la voiture. Avec l'étalement urbain, les distances parcourues quotidiennement s'allongent et la mobilité active (marche, vélo ou micromobilité) n'est plus possible. À mesure que la densité diminue et que l'aménagement urbain mono-usage est encouragé, les transports publics perdent également de leur attrait car il est difficile d'avoir une bonne qualité de service.

## ...les schémas de pensée et les politiques publiques qui ont façonné ces systèmes

Comme le montre le Graphique 4, les systèmes que nous créons sont le résultat de ce que nous faisons, qui est à son tour déterminé par ce que nous mesurons et les schémas de pensée qui « filtrent » ce que nous voyons (et mesurons). Depuis des décennies, les politiques des transports accordent la priorité à la mobilité au service de la croissance économique, les autres aspects (comme la santé et la stabilité climatique) étant perçus comme secondaires.

Le résultat de ces politiques est un système dépendant de la voiture, dans lequel dominent les dynamiques décrites plus haut. L'association de la mobilité et du bien-être, ainsi qu'un certain nombre d'idées profondément ancrées qui vont dans le sens du développement de la mobilité, ont façonné et renforcé l'orientation des politiques en faveur de la mobilité. Une structure de pensée largement analytique (et les cadres de mesure qui vont avec) – par opposition à systémique – a également contribué aux choix d'action privilégiés par les pouvoirs publics ces dernières décennies.

Graphique 4. L'impact des schémas de pensée



Cette focalisation sur la mobilité est problématique pour au moins deux raisons. Premièrement, la mobilité est un piètre indicateur du bien-être : celui-ci ne dépend pas au final du nombre de trajets ni des distances pouvant être parcourus par les individus (autrement dit, de l'amélioration de la mobilité), mais de la possibilité qu'ils ont d'atteindre leurs destinations avec facilité, notamment sans avoir à parcourir de longues distances (voire à se déplacer). Deuxièmement, l'accent qui est mis sur la mobilité – plutôt que sur l'accessibilité – a créé un « **angle mort de la proximité** ». L'accessibilité est le point de rencontre entre la mobilité et la proximité, et parce que l'utilisation de l'espace nécessite des arbitrages entre la mobilité et d'autres usages, assurer l'accessibilité de façon durable suppose de trouver un équilibre entre faciliter la mobilité et générer la proximité. Les politiques publiques axées sur la mobilité ignorent cet arbitrage (n'en voient pas la nécessité), ce qui explique en partie qu'elles aient réservé une part sans doute excessive de l'espace public aux moyens de transport exigeant beaucoup de place (comme les voitures particulières), au lieu de réserver un espace aux modes de déplacement durables, peu coûteux et occupant peu de place, ainsi qu'aux usages autres que les transports (par exemple les marchés locaux) afin de créer de la proximité. Au lieu de créer de la proximité et de privilégier les modes de transport durables, **les politiques axées sur la mobilité compensent l'absence de proximité par encore plus de mobilité, enfermant les systèmes dans un cercle vicieux de dépendance à la voiture, de fortes émissions polluantes ainsi que de faible et d'inégale accessibilité.**



De plus, le schéma de pensée analytique – par opposition à systémique – a limité la possibilité pour les décideurs publics de comprendre les mécanismes responsables des résultats non désirés, et de prendre des mesures pour traiter les problèmes à la racine. Dans une approche analytique, l'observateur repère l'élément du système (par exemple les voitures thermiques) qui provoque le résultat non souhaité, puis recherche une solution. Dans une approche systémique, en revanche, son attention ne se porte pas sur les éléments mais sur le fonctionnement du système, en cherchant à comprendre ce qui conduit – dans le cas des transports – à l'augmentation du nombre de véhicules.

## *...quelles sont les implications sur le plan de l'action climatique*

**L'accent mis sur la mobilité et la pensée analytique limitent considérablement la portée de l'action climatique en incitant le décideur public à adopter des stratégies de découplage.** Ces stratégies reposent sur l'idée selon laquelle l'augmentation du volume du trafic (mobilité) est étrangère à la conception du système, et qu'une plus importante mobilité génère une meilleure qualité de vie. Par ailleurs, dans la mesure où la plupart des émissions proviennent des véhicules à moteur thermique, ces derniers sont présentés, d'un point de vue analytique, comme la composante du système qui doit être optimisée ou améliorée (autrement dit comme l'origine du problème). Les stratégies de découplage se contentent, par conséquent, de perfectionner ou de remplacer les véhicules thermiques (personnels, pour la plupart). Parallèlement, les efforts visant à réduire le nombre de véhicules, les distances parcourues ou l'utilisation de la voiture sont perçus comme des atteintes à la liberté et au bien-être des individus ; ils n'occupent donc, lorsqu'ils sont entrepris, qu'une place marginale dans les stratégies en faveur du climat.

**Les stratégies climatiques axées sur le découplage sont cependant inadéquates pour atteindre l'objectif de neutralité carbone dans les temps impartis et pour relever les défis environnementaux et sociaux au sens large.** Réduire les émissions simplement en remplaçant ou améliorant les moteurs thermiques des véhicules – dans des systèmes dépendant de la voiture qui, parallèlement, « incitent » à l'augmentation du parc de véhicules – est une tâche éminemment difficile (voire impossible) pour les décideurs publics. Les données disponibles montrent en effet que les réductions des émissions obtenues à la suite d'efforts de découplage (par exemple grâce à l'électrification et l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules) n'ont pas suffi à compenser leur hausse due à l'augmentation du volume du trafic. Les stratégies de découplage évincent par ailleurs toute possibilité de synergie et accentuent la nécessité de conduire des arbitrages entre l'action climatique et le bien-être au sens large.



# Reconcevoir les systèmes en modifiant les priorités des politiques publiques

**Les stratégies climatiques privilégiant les actions publiques susceptibles de renverser les dynamiques responsables de l'augmentation du volume du trafic peuvent donner un important coup d'accélérateur à la réalisation des objectifs de neutralité carbone.** Ces politiques publiques peuvent contribuer à la transition vers des systèmes ne dépendant pas de la voiture, dans lesquels les modes de transport durables (comme la marche, le vélo, la micromobilité et les transports publics) deviennent les plus commodes et sont donc choisis par la plupart des usagers pour effectuer la majorité de leurs déplacements. Ces systèmes peuvent, de ce fait, favoriser une baisse considérable des émissions tout en améliorant l'équité (par exemple en augmentant l'accessibilité des transports pour les femmes, qui utilisent davantage les transports publics et la marche), la santé (en réduisant la pollution et en augmentant l'activité physique), la création d'emplois et, de façon plus générale, la qualité de vie.

**Ces stratégies climatiques requièrent un changement de focale**, à savoir de la mobilité vers l'accessibilité et de l'amélioration de la performance des véhicules dans un système dépendant de la voiture (autrement dit un schéma de pensée centré sur les composantes) vers la transformation du fonctionnement du système (autrement dit une focale systémique), afin que les individus puissent se déplacer facilement sans avoir à parcourir de grandes distances pour répondre à leurs besoins quotidiens. Ce changement de focale élargit la portée de l'action climatique car les politiques publiques peuvent ainsi mettre l'accent sur la proximité et l'attrait de la mobilité active et partagée ; ce qui tendrait potentiellement à réduire la mobilité, mais en augmentant l'accessibilité et le bien-être.

Les politiques publiques susceptibles de transformer le fonctionnement du système et de contribuer à la mise en place de systèmes intrinsèquement neutres en carbone sont notamment **la réorganisation des rues et l'amélioration de la gestion de l'espace public**, l'aménagement de l'espace axé sur la création de proximité, et les mesures visant à généraliser la mobilité partagée. Ces actions sont décrites brièvement ci-après.

En réservant un espace excessif et croissant aux voitures, la conception actuelle des rues des villes encourage le trafic induit (c'est-à-dire l'intensification de la possession et de l'utilisation de véhicules). La réorganisation des rues et l'amélioration de la gestion de l'espace public peuvent permettre d'inverser cette tendance en réaffectant l'espace public et l'investissement en faveur de modes de déplacement nécessitant peu d'espace et émettant peu de carbone (selon le principe des « complete streets », ou rues utilisables par tous), et en équilibrant l'espace entre les transports et d'autres usages (selon le principe de « Place-making ») ; **le résultat en est une disparition du trafic**. Les Superblocks de Barcelone sont un exemple de la réorganisation des rues et de la réaffectation de l'espace qui sont envisagées pour transformer l'ensemble de la Municipalité de Barcelone. La politique en matière de stationnement est également cruciale pour réorganiser les rues et faire en sorte que l'espace public soit géré efficacement et conformément aux objectifs environnementaux et sociaux (par exemple au travers de la tarification et de la réglementation). La mise en place de péages peut aussi être très utile si elle va de pair avec la réorganisation des rues et la réaffectation de l'espace, et si elle a pour but d'utiliser ce dernier plus efficacement.





**L'aménagement de l'espace axé sur la création de proximité** peut contenir, et au final **inverser, l'étalement urbain**. La plupart des territoires sont organisés à partir de centres-villes denses qui centralisent les services et les emplois, et autour desquels sont implantés des quartiers résidentiels dépendant de la voiture. En adoptant des stratégies de construction et de renouvellement urbain reposant sur des modes d'aménagement axés sur l'accessibilité (comme le concept de « ville du quart d'heure »), les zones urbaines et leurs zones d'influence constitueraient des réseaux de villes du quart d'heure, au sein desquels les individus pourraient se déplacer mais sans avoir à parcourir de longues distances pour satisfaire leurs besoins quotidiens.

Les autorités de transport métropolitain peuvent apporter une base institutionnelle solide pour développer une stratégie d'aménagement axée sur l'accessibilité au niveau des grandes agglomérations et des régions. Les réglementations telles que le nombre minimum de places de stationnement à aménager et les évaluations des transports fondées sur le trafic – qui entraînent aujourd'hui un développement urbain en étoile – peuvent être remplacées par des dispositions favorisant la création de proximité et un urbanisme compact (comme la fixation d'un nombre maximum de places de stationnement et des évaluations multimodales).

**Les mesures visant à généraliser la mobilité partagée (y compris les modes actifs de déplacement et la micromobilité)** sont capitales pour inverser l'érosion des solutions de mobilité active et partagée et accélérer le développement de réseaux de transport multimodaux et durables. Le renforcement des réseaux de transport public au moyen de la hausse de l'investissement et de l'amélioration des méthodologies de tarification et de planification de ce type de mobilité est essentiel pour éviter le piège – souvent observé – des transports publics à bas coût, à faibles revenus et de mauvaise qualité. Parallèlement, le soutien à la généralisation des vélos en libre-service et de la micromobilité – de même que l'extension des services de micromobilité à la demande – peut rendre ces modes de déplacement sensiblement plus attrayants (en plus de fournir des services susceptibles de compléter l'offre des transports publics). Plusieurs moyens peuvent être utilisés pour y parvenir : les nouvelles technologies ; un système d'abonnement unique (par exemple, un seul compte pour accéder à tous les services de transport de la ville) ; une réglementation promouvant la coopération entre l'administration et les fournisseurs des services ; des subventions publiques dans les zones où la micromobilité ou les services de mobilité à la demande peuvent produire des bienfaits sociaux et environnementaux mais sans forcément présenter de rentabilité pour le secteur privé. L'aide au développement de nouveaux véhicules (par exemple des solutions de micromobilité innovantes) et l'extension des services de transport polyvalents (comme des vélos électriques permettant le transport de charges, des vélos électriques ou non en libre-service équipés de sièges pour bébé, et des vélos pour enfants) pourraient également contribuer à rendre la mobilité partagée plus attrayante.

**Il existe de nombreuses synergies entre les politiques décrites précédemment – centrées sur la refonte des systèmes – et les instruments reposant sur les mécanismes de marché, comme la tarification du carbone.** La fixation du prix du carbone est très importante pour promouvoir des choix durables, mais son efficacité est limitée dans les systèmes dépendant de la voiture – où ces choix ne sont pas pratiques ou pas disponibles, et où la tarification du carbone risque d'avoir des effets négatifs en termes de redistribution, et est donc difficile à mettre en œuvre au regard de l'opinion publique. Les données empiriques montrent par exemple que l'impact du prix des carburants sur les choix des usagers est faible lorsqu'il n'existe pas d'alternatives à la voiture particulière ; il augmente en revanche lorsqu'une infrastructure de transport public est disponible. La tarification du carbone et les mesures visant à accélérer la transition vers des systèmes ne dépendant pas de la voiture sont complémentaires et peuvent conjointement rendre l'action des pouvoirs publics plus efficace et plus acceptable par la société.

**L'innovation** et les progrès technologiques – tant au niveau des systèmes que de leurs composantes – **jouent un rôle majeur dans les stratégies climatiques visant à créer des systèmes de transport intrinsèquement neutres en carbone.** Or, jusqu'ici, les politiques publiques et les moyens de financement ont été consacrés à l'innovation au niveau des composantes (par exemple les technologies permettant d'améliorer la performance des véhicules ou de développer des voitures autonomes), sans s'intéresser au potentiel d'innovation à l'échelle des systèmes (quand bien même il augmenterait l'effectivité des innovations de ses composantes).

**L'innovation au niveau des systèmes consiste à s'attacher à transformer le fonctionnement des systèmes. Les Superblocks de Barcelone sont un exemple d'innovation systémique low-tech.** Les Superblocks sont innovants de par la manière dont l'espace public est réparti et conçu, ce qui modifie la structure du système et impacte de manière sensible les choix des usagers quant à leur mode de transport. Des technologies plus avancées ouvrent un champ d'opportunité très important pour l'innovation systémique. Par exemple, les technologies GPS et les applications mobiles permettent aujourd'hui aux individus de migrer d'un système dont le fonctionnement requiert que chacun possède un véhicule vers un système dans lequel une multiplicité de modes de transport sont disponibles, et que les usagers pourront choisir en fonction de leurs besoins. Grâce à ces technologies, le système n'oblige plus chaque individu à posséder un véhicule mais lui propose une multiplicité de modes de transport, qu'il peut choisir et combiner en fonction de ses besoins. Associées aux mesures décrites plus haut, ces technologies permettent de réduire sensiblement, et à moindre coût, le volume du trafic et les émissions polluantes, tout en améliorant considérablement la vie quotidienne des individus.

## Rue typique aujourd'hui





Voici à quoi pourrait ressembler la même rue après une refonte radicale de la rue, qui peut réduire les émissions tout en améliorant la vie quotidienne des gens.





Ce résumé est tiré de la publication de l'OCDE intitulée « Stratégies pour concevoir des systèmes de transport intrinsèquement neutres en carbone ».

L'un des principaux obstacles à une action climatique plus ambitieuse est que les initiatives visent essentiellement à apporter des modifications mineures à des systèmes qui sont fondamentalement non durables. Le rapport précité applique l'approche de l'OCDE axée sur le bien-être au secteur des transports. Il s'appuie sur le rapport « Accélérer l'action pour le climat » et encourage les pays à centrer leur action en faveur du climat sur la mise en place de systèmes qui – par nature – améliorent le bien-être tout en nécessitant moins d'énergie et de matières, et donc produisent moins d'émissions. Le rapport met en évidence trois phénomènes à l'origine de la dépendance à la voiture et du niveau élevé des émissions : le trafic induit, l'étalement urbain ainsi que l'érosion des solutions de mobilité active et partagée. Il formule en outre des recommandations à l'intention des pouvoirs publics pour mettre fin à cette dynamique et réduire les émissions tout en améliorant le bien-être : la réorganisation radicale des rues, l'aménagement de l'espace axé sur la création de proximité, ou des mesures visant à généraliser la mobilité partagée. L'analyse montre également pourquoi l'efficacité et l'acceptabilité par la société de la tarification du carbone ainsi que les politiques incitant à l'électrification des voitures peuvent sensiblement se développer une fois que les pouvoirs publics accordent la priorité à la refonte des systèmes.

#### Pour plus d'informations:

OECD (2021), *Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/0a20f779-en>.

 [oe.cd/cc-wellbeing](https://oe.cd/cc-wellbeing)

 [Aimee.AguilarJaber@oecd.org](mailto:Aimee.AguilarJaber@oecd.org) et [Mariana.Mirabile@oecd.org](mailto:Mariana.Mirabile@oecd.org)

 [@OECD\\_ENV](https://twitter.com/OECD_ENV)

Crédits photo : Cover © Jan Kamensky

