

## APPEL A CONTRIBUTION

# MOBILITÉS ET CHANGEMENT CLIMATIQUE

### 1. Résumé du projet

Dans le cadre d'un ouvrage collectif, qui donnera lieu à un colloque de restitution, il est envisagé de mieux cerner la manière dont le réchauffement climatique influence nos conceptions des mobilités, et à travers elles nos représentations de l'homme dans son rapport au monde qui l'environne, sur les terrains juridique, politique, économique, philosophique, psycho-social, etc.

### 2. Argumentaire

Face au réchauffement climatique, le droit peine encore à appréhender, sur le temps long, la nécessaire prise en compte des effets attendus. Ces limites juridiques s'expliquent en grande partie par le fait que cette question est souvent appréhendée à travers le prisme des politiques publiques et des changements comportementaux des acteurs. Reste que le droit est de plus en plus mobilisé pour donner à ces politiques publiques une dimension volontariste, voire coercitive, qui interroge les standards sur lesquels de nombreuses constructions juridiques, économiques ou psychologiques prennent appui pour nous inviter ou nous contraindre à changer de monde.

L'une des thématiques les plus marquées par ce changement de paradigme est sans aucun doute celle de la mobilité. Le développement des territoires et l'émancipation de leurs populations sont en effet systématiquement associés au mouvement, aux échanges, ou encore aux partages qui impliquent inévitablement des déplacements. L'émancipation du citoyen passe ainsi par sa liberté d'aller et venir, et donc de se déplacer. De la même manière, le développement économique d'un territoire passe par son désenclavement, à travers la mise en place d'infrastructures efficaces de transports, supports des mobilités humaines et des échanges commerciaux. Les transports, ou les mobilités, sont ainsi une composante structurante de notre psyché.

Ces mobilités émancipatrices sont néanmoins remises en cause par le réchauffement climatique. Le GIEC dresse un constat sévère de la contribution des transports à ce phénomène<sup>1</sup>. L'humanité émet en effet 56 GtCO<sub>2</sub>e par an dont environ 15% (soit 8,7 GtCO<sub>2</sub>e) liés aux émissions directes du secteur des transports, ces chiffres ne tenant pas compte des émissions indirectes liées à la production des différents vecteurs énergétiques utilisés pour le transport. Cette portion non négligeable des émissions imputables aux transports conduit à mettre en place des mesures conduisant à en modifier les modalités, en produisant des moyens de transport moins polluants, mais aussi à en limiter l'usage à travers des restrictions juridiques ou économiques (augmentation des prix du carburant par exemple). En outre, le réchauffement climatique a aussi un impact sur l'organisation des transports à travers la fragilisation des infrastructures. La chaleur dégrade les réseaux ferrés, provoque des ruptures de câbles électriques, abîme les réseaux routiers ou les infrastructures aéroportuaires, augmentant leurs coûts d'entretien et posant des questions majeures de sécurité. Enfin, le réchauffement climatique est aussi à l'origine de mobilités contraintes pour les populations qui ne peuvent plus vivre sur territoire trop exposé aux aléas climatiques dévastateurs tels que la montée des eaux, les sécheresses pérennes ou encore les canicules dévastatrices.

**Ces illustrations mettent en lumière des questionnements dépassant la sphère juridique auxquels ce projet interdisciplinaire ambitionne d'apporter des réponses.**

### *1- Mobilités restreintes*

Une première interrogation porte sur la manière dont la restriction des mobilités qu'impose le changement climatique bouleverse nos représentations. Privé du droit d'aller et venir librement, l'homme tel que pensé par les philosophes des Lumières est-il encore un homme à part entière ? L'homme immobile est-il encore un animal social ? Le cadre juridique de protection des droits et libertés fondamentaux peut-il s'accommoder d'une telle restriction ou doit-on interroger le standard qualitatif de l'État de droit ? Le droit de la mobilité est-il encore un droit du service public ou devient-il inévitablement un droit de police administrative ? Nos constructions économiques peuvent-elles faire une place à la restriction des échanges ?

### *2- Mobilités contraintes*

Une deuxième question porte sur la manière dont le réchauffement climatique impose des mouvements de populations. Ces mouvements à l'échelle globale font déjà l'objet de réflexions dans la mesure où les migrations pour raison climatique affectent d'ores et déjà les relations internationales. Pour autant, elles ne sont pas nécessairement traitées de manière spécifique par le droit international, pas plus que par le droit de l'Union européenne, ce qui justifie d'interroger la capacité de ces objets à évoluer pour faire une place à ces nouvelles problématiques. L'échelon local ne doit toutefois pas être négligé dès lors que le réchauffement climatique rapide qui caractérise le 21<sup>e</sup> siècle peut induire, à l'échelle de territoires plus restreints, des

---

<sup>1</sup> Jaramillo, P., S. Kahn Ribeiro, P. Newman, S. Dhar, O.E. Diemuodeke, T. Kajino, D.S. Lee, S.B. Nugroho, X. Ou, A. Hammer Strømman, J. Whitehead, 2022: Transport. In IPCC, 2022: Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [P.R. Shukla, J. Skea, R. Slade, A. Al Khourdajie, R. van Diemen, D. McCollum, M. Pathak, S. Some, P. Vyas, R. Fradera, M. Belkacemi, A. Hasija, G. Lisboa, S. Luz, J. Malley, (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, UK and New York, NY, USA. doi: 10.1017/9781009157926.012

redéploiements de populations en recherche de climats tempérés, des redéploiements d'activités économiques ou de productions agricoles, ou encore des déplacements de population pour assurer leur sécurité, notamment dans les zones particulièrement exposées aux catastrophes naturelles plus nombreuses et intenses. Se pose aussi, au niveau local, la question de l'accueil des populations, sujet national plus qu'international, pour lequel une analyse de droit comparé pourrait apporter des éclairages indispensables.

### ***3- Mobilités recomposées***

Une troisième question porte enfin sur la manière dont il est possible de repenser et d'adapter les mobilités, notamment en lien avec les politiques d'aménagement des territoires et de transition écologique. Le regard d'acteurs de terrain tels que les collectivités locales sera recherché. Cette adaptation des mobilités passe aussi par une adaptation des outils juridiques permettant de les promouvoir, soit à travers le recours/retour à des acteurs publics interventionnistes, soit à travers une évolution des cadres contractuels, tant publics que privés, permettant de repenser les prestations de transport, soit enfin en repensant les contrats d'assurance afin de modifier la perception des risques et de réorienter les pratiques. Les adaptations économiques seront également envisagées à travers l'analyse des économies des transports ou du tourisme, avec une attention particulière portée à la nécessaire transition industrielle à laquelle devront faire face toutes les entités intervenant d'une manière ou d'une autre dans l'économie des transports (fabricants de matériels ou opérateurs de mobilités).

### **3. Modalités de soumission**

Votre fichier devra comporter le titre de votre contribution, un abstract de 3 000 à 5 000 caractères, espaces compris.

Il sera adressé à [francois.cafarelli@uca.fr](mailto:francois.cafarelli@uca.fr)

**Avant le 30 avril 2024**

### **4. Calendrier**

Mars 2024 : lancement de l'AAC

30 avril 2024 : réception des propositions de communications

Mai 2024 : évaluation des propositions et réponses aux auteurs

Mi-juin 2024 : 1<sup>er</sup> workshop pour permettre des échanges entre les contributeurs

Mi-octobre 2024 : 2<sup>e</sup> workshop pour permettre aux contributeurs d'affiner leurs propositions

Mi-décembre 2024 : Envoi des contributions pour publication

Avril 2025 : Colloque de restitution (1 journée)