

MERCREDI
02/06/2010 17-20H

SciencesPo, salle Érignac
13 rue de l'Université
75007 Paris

www.ville-en-mouvement.com/cleantech/inscription

Mobilité
et **changement
climatique**
aux USA :
qui fait la Loi?

**INSTITUT
POUR
LA VILLE
EN
MOUVEMENT**
PSA PEUGEOT CITROËN

CITY
ON THE
MOVE...

UN NOUVEAU PROGRAMME
DE L'INSTITUT POUR
LA VILLE EN MOUVEMENT

Auditions publiques
d'EXPERTS AMÉRICAINS par
des SPÉCIALISTES EUROPÉENS

“Changement climatique,
mobilités urbaines et **Cleantech**”

POUR CONTRIBUER AUTREMENT AU DÉBAT sur
les enjeux de la mobilité et de l'énergie
dans le contexte du changement climatique,
À L'HEURE OÙ LES BILANS IMPUTENT À LA MOBILITÉ
UN TIERS DES ÉMISSIONS À EFFET DE SERRE.

Mobilité et **changement climatique** aux USA : qui fait la Loi ?

MERCREDI
02/06/2010

Experts invités:

ELIZABETH DEAKIN,
professeur de
planification urbaine
et régionale,
Université de
Californie, Berkeley.

ALBERT BRESSAND,
directeur du Centre de
l'énergie, du transport
maritime et des
politiques publiques, et
professeur à l'École de
sciences politiques et
de relations
internationales,
Université Columbia.

Discutant:

BENOÎT LEFÈVRE,
chercheur à l'Institut
du développement
durable et des relations
internationales
(IDDRI)

**LES ENTREPRISES
ATTENDENT DE LA PART DES
AUTORITÉS PUBLIQUES DES
ENGAGEMENTS POLITIQUES,
DES LOIS AMBITIEUSES ET
DES RÈGLEMENTS SÉVÈRES.
LE CHANGEMENT CLIMATIQUE
VA-T-IL RENVERSER LES
VALEURS AUX ÉTATS-UNIS EN
MATIÈRE DE MOBILITÉ, À
TRAVERS LE MARCHÉ ET PAR
UNE TRANSFORMATION DE
L'ACTION PUBLIQUE ?**

“Climate change,
urban mobility and **Cleantech**”

Climate change and mobility in the USA: who makes the Law?

WEDNESDAY
02/06/2010

Guests speakers:

ELIZABETH DEAKIN,
Professor of City &
Regional Planning and
Urban Design, UC
Berkeley.

ALBERT BRESSAND,
Aristotle Onassis
Professor of
International and Public
Affairs and Director of
the Center for Energy,
Marine Transportation
and Public Affairs,
Columbia University.

Discussant:

BENOÎT LEFÈVRE,
Research Fellow,
Institute of sustainable
development and
international relations
(IDDRI)

**FIRMS EXPECT GOVERNMENT
TO MAKE POLITICAL
COMMITMENTS AND ISSUE
AMBITIOUS LAWS AND STRICT
REGULATIONS. IS CLIMATE
CHANGE GOING TO OVERTURN
AMERICAN VALUES WITH
REGARD TO MOBILITY,
THROUGH THE MARKETS AND
A TRANSFORMATION OF
PUBLIC ACTION?**

Une commission d'audition
composée de spécialistes
européens de différentes
disciplines (énergie, économie,
ingénieurs, sociologues des
mobilités, urbanistes, TIC...) interroge des experts
américains sur:

■ les lois actuellement discutées
et fortement médiatisées,
leurs effets réels, les nouvelles
possibilités d'action pour
les citoyens ou les ONG,
les influences et concurrences
des entreprises concernées;

■ les cadres juridiques et les lois
comme révélateurs des
changements ou des inerties;

■ les positions respectives
des acteurs et leurs priorités,
révisées à l'aune du changement
climatique et d'une relative
remise en cause de cette
«mobilité libre», valeur sacrée
aux États-Unis.

A panel of European
specialists from
different disciplines
(energy, economics,
sociology of mobility,
urban planning, IT...) “question” American
experts on:

■ the discussed and
much media touted
laws, their real effects,
the new possibilities
for action for citizens
or NGOs, the
influences and
competition of the
businesses involved;

■ the legal
frameworks and laws
as indicators of change
or inertia;

■ the new respective
positions of the parties
concerned, revised to
take account of climate
change and the doubt
cast on “free
movement”, that
epitome of American
freedoms.

QUESTIONS POUR LA SEPTIÈME SÉANCE/QUESTIONS FOR THE SEVENTH SESSION

QUESTIONS 1

Qui décide?
Qui veut être
de la décision?

-- Que révèlent les lois
sur les nouvelles répartitions des
prérogatives entre les institutions
et sur leurs recompositions
actuelles autour du changement
climatique? Est-ce que la
création, en Californie, d'une
commission commune regroupant
tous les organismes traitant
des transports, de l'urbanisme
et de la qualité de l'air ou
de l'environnement témoigne
de ces nouvelles recompositions?
À New York, comment se
résolvent les concurrences entre
un État en charge des transports
et une ville qui se veut
volontariste en matière
de changement climatique
et qui propose une planification
pour la mobilité?

-- Quelle est la place et quelles
sont les stratégies des entreprises
dans les processus d'élaboration
de ces lois? En Californie,
quel est le rôle précis joué par
les entreprises de la Silicon Valley
qui multiplient les annonces
publiques et les initiatives
citoyennes? Prennent-elles à cette
occasion la place des entreprises
classiques de l'énergie et
des transports? À New York,
de quelle manière les entreprises
du *real estate* influencent-elles
la partie mobilité dans les cadres
juridiques traitant du changement
climatique et de l'énergie?
Les entreprises de transport
sont-elles visibles dans le débat?
Et comment?

-- Pourquoi les grandes ONG
environnementales sont-elles
absentes dans ces discussions?
Quelle est la place des syndicats?
Quelle place occupent
les initiatives citoyennes en
Californie dans la définition
de ces lois? Quelles sont les
autorités compétentes et surtout
comment sont-elles élues
ou désignées? Quelle place
occupent ces questions dans
la représentation du citoyen
électeur, contribuable, usager?
La crise de 2008 a-t-elle modifié
les priorités? À New York,
quelle est la position des
responsables du développement
des communautés face à des
cadres juridiques qui donnent la
priorité aux économies d'énergies
dans les entreprises?

QUESTIONS 1

Who decides?
Who wants
to be involved in
the decision?

-- What do the laws
reveal about the new
division of powers
between the
institutions and about
their current
repositioning around
climate change?
Does the creation of
a joint commission in
California comprising
all the bodies involved
in transportation,
planning and air
quality or the
environment, reflect
these shifts in
position? In New York,
how is the competition
being resolved
between the State, with
its responsibility for
transportation, and
a city that is seeking
to take action on
climate change and
proposing transportation
planning?

-- What is the role and
what are the strategies
of business in the
processes entailed
in developing these
laws? In California,
what is the precise role
played by Silicon
Valley firms, with their
multiple public
announcements and
citizen initiatives?
In the process, are they
replacing the
traditional energy and
transportation firms?
In New York, how do
the real estate firms
influence the mobility
component in legal
frameworks on climate
change and energy?
Are the transportation
companies visibly
involved in the debate,
and if so, how?

-- Why are the big
environmental NGOs
absent from these
discussions? What is
the role of the unions?
What part are citizen
initiatives playing
in California in
defining these laws?
Who are the competent
authorities and,
in particular, how
are they elected or
appointed? What part
do these questions play
in the representation
of the citizen as voter,
taxpayer or user?
Has the 2008 crisis
altered the priorities?
In New York, how are
the people responsible
for community
development
responding to legal
frameworks that place
a priority on energy
saving in businesses?

QUESTIONS 2

Quels formats
et quels modèles
en jeu?

-- Quelles sont les alternatives
en concurrence: des lois
contraignantes, des textes
facilitant le recours aux
tribunaux, des contrats privés
et des labels, des plans et des
outils de planification? Quelle
est la place des incitations dans
ce cadre juridique et surtout
quelle est leur réalité?

-- Quelle forme peut prendre
la norme en matière de mobilité
aux États-Unis?

-- La loi peut-elle organiser
le marché de quotas? sur quel
territoire?

QUESTIONS 3

De quoi
décide-t-on?
Quels aspects de
la mobilité sont
décidés dans ces
cadres juridiques?

-- Quels contenus des textes
juridiques sur le changement
climatique pour transformer
la mobilité?

-- Les lois fédérales portent
principalement sur les questions
d'énergie (*Clean Energy and
Security Act, Waxman-Market
Bill*). En quoi traitent-elles
de la mobilité et comment
l'influencent-elles?

-- En Californie, après une loi
sur la «décarbonisation»
des fuels, elles traitent
désormais de l'occupation du sol
et de la planification: est-ce une
évolution de fond ou le reflet
d'hésitations sur les objets
de la mobilité à traiter --
les véhicules, les infrastructures
de transport, les destinations
des déplacements et les
localisations...? Qu'en est-il
en particulier du point de vue
de l'industrie de l'automobile?

QUESTIONS 2

What formats
and what models
are involved?

-- What are the
competing alternatives:
tough laws, laws
to make legal action
easier, private
contracts and labels,
planning schemes
and tools? What is
the role and reality
of incentives in this
legal framework?

-- What form might a
mobility standard take
in the USA?

-- Can the law organize
the quotas market?
What is the scope
of the law?

QUESTIONS 3

What is being
decided? What
aspects of
mobility are
decided in these
legal
frameworks?

-- Which parts of the
laws on climate change
are designed to
transform mobility?

-- The federal laws
mainly cover energy
questions (*Clean
Energy and Security
Act, Waxman-Market
Bill*). To what extent
do they include
mobility and how do
they influence it?

-- In California, after
a law on fuel
“decarbonization”,
laws now cover land
use and planning:
is this a fundamental
change or a reflection
of uncertainties about
which mobility objects
to cover -- vehicles,
transportation
infrastructures, travel
destinations and
locations...?
In particular, what are
the views of the
automobile industry?

QUESTIONS 4

Que fait la loi?
Quels effets
attendus? Quels
effets réels?

-- Quels effets attendus de ces
textes juridiques traitant
de l'énergie et du changement
climatique sur la mobilité? Qui
est supposé suivre et mesurer
ces effets: des organismes
publics ou institutions neutres,
les entreprises à travers leurs
reportings internes, les citoyens
et leurs associations?

-- Que permettent ces lois?
Les uns affirment que les lois
sont le moyen pour faire
intervenir l'État sur une
«mobilité libre» trop sacralisée.
D'autres estiment que les lois
créent les conditions pour
constituer les conditions
d'un marché du changement
climatique pour la mobilité.
Qui a raison?

-- Quels sont les effets
aujourd'hui? Voit-on apparaître
des transformations dans
les décisions des institutions
publiques et des entreprises
à court terme? Quelle a été
la réaction des fabricants
de véhicules face aux lois
contraignantes de la Californie?
Quelle a été la position
des entreprises de transport et
des taxis de New York face
au plan de la ville et en
particulier la proposition d'un
péage au nom du changement
climatique? Les ONG utilisent-
elles certains textes juridiques
ou plans pour développer
des projets opérationnels pour
une «mobilité durable»?
Ces textes en discussion
changent-ils leur capacité
à prendre des initiatives dans
ce domaine?

QUESTIONS 4

What is the law
doing? What
effects are
expected? What
real effects?

-- What impact are
these laws on energy
and climate change
expected to have on
mobility? Who is
supposed to track and
measure these effects:
public bodies or
neutral institutions,
companies through
their internal reporting
processes, citizens and
their organisations?

-- What do these laws
achieve? Some say that
the laws are a way to
get the Government to
intervene in the sacred
cow of free movement.
Others believe that the
laws create the
conditions required to
establish a climate
change market for
mobility. Who is right?

-- What are the effects
today? Are we seeing
changes emerge in the
decisions of public
institutions and
companies in the short
term? How did the
automakers react to
California's tough
laws? What was the
attitude of New York's
transportation firms
and taxis to the city
plan, and in particular
the proposal for a
congestion toll to help
tackle climate change?
Are the NGOs using
any legal texts or plans
to develop operational
projects for
“sustainable mobility”?
Would these proposed
texts affect their ability
to take initiatives in
this sphere?

**INSTITUT
POUR
LA VILLE
MOUVEMENT**
PSA PEUGEOT CITROËN

**CITY
ON THE
MOVE...**

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère
Culture
Communication

Ce projet a bénéficié
du soutien de la Délégation
générale à la langue française
et aux langues de France