
ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА ФРАНЦИИ В КОНТЕКСТЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ

Х. Воделэн

Российский университет дружбы народов
ул. Миклухо-Маклая, 10/2, Москва, Россия, 117198

В статье исследуется транспортная политика Франции в контексте Конференции по вопросам изменения климата 2015 г. Статья описывает влияние климатических факторов на транспортную политику страны. Отдельное внимание уделяется актуализации проблемы безопасности на транспорте после терактов в Париже 13 ноября 2015 г.

Ключевые слова: транспортная политика, экология, безопасность, Конференция по вопросам изменения климата

Теракты 13 ноября 2015 г. глубоко потрясли Францию и косвенно способствовали изменению структуры потребления французов. И транспортная политика государства в этом контексте (транспортная безопасность в том числе) стала играть решающую роль. Кроме того, 2015 год был отмечен подписанием нового соглашения по проблемам климата, которое произошло в рамках Конференции по вопросам изменения климата, прошедшей в Париже. Это соглашение должно будет серьезно повлиять на сферу публичного транспорта.

В этой связи интересно проанализировать взаимное влияние между транспортными вопросами, экологией и проблемами безопасности. По нашему мнению, общие усилия в области безопасности, предпринятые Францией, являются недостаточными, и политика государства по отношению к транспорту является противоречивой и двойственной.

Соотношение между транспортом и климатом тесно связано с вопросами экологии и должно быть рассмотрено в контексте конференции по вопросам и проблемам климата в Париже. Также через призму экологии можно показать влияние на эти соглашения определенных политических аспектов.

Экологическая доктрина в политике государства официально появилась в 1970-х гг., когда начинался процесс формирования общества потребления [4]. В это же время родилась идея экологической политики, то есть требование учитывать экологические факторы в процессе принятия политических решений. Таким образом, экологические проблемы стали политическими проблемами.

Для лучшего понимания процесса взаимоотношения политики и экологии стоит обратиться к их первоисточникам.

С самого начала экологические проблемы рассматривались с позиции консервативных ценностей, поскольку они стали противостоять идее максимального быстрого прогресса, индустриализации и урбанизации. Одним из ярких представителей такого консервативно-экологического направления был Генри Дэвид Торо и его книга «Уолден, или Жизнь в лесу» [24]. Он развивает идею самоуправления и необходимости жить по законам природы. Это талантливый памфлет на все ин-

дустриальное общество, которое будет изменять западный мир в XIX в. Данное направление в политике и экологии существует и сегодня, но его сторонники давно являются меньшинством. В качестве примера можно отметить французскую политическую партию под названием «Охота, рыболовство и традиции» как представителя подобного направления, но сама партия уже практически не существует.

Более поздним явлением во Франции была теория анархистской экологической политики, которая активно разрабатывал С. Московичи [1]. Его идея заключается в том, что невозможно выделять отдельно человека и природу. Он отвергает идею фиксированного состояния природы и считает, что человек сам формирует природу. Экология для него является прогрессивной по сути и включает в себя, таким образом, идею прогресса и движения вперед. Он призывает к защите природы и построению новых правил и норм во взаимоотношениях с природой для обеспечения будущего.

Интересно также отметить постепенное изменение формы экологической политики. В 1970-е гг. она выглядела как одно из отдельных направлений по сравнению с другими направлениями (либералы, консерваторы и т.д.). Так, С. Липсет [20] утверждал, например, что существует парадигма экологической политики и что у нее есть определенные ценности, которые принципиально отличаются от других направлений. Тем не менее, на сегодняшний день экологическая политика была интегрирована в программу всех основных политических партий в Европе. Она стала своеобразным «поднаправлением», которое было принято всеми. Тем не менее, массовый интерес политиков к ряду экологических вопросов стал проявляться достаточно недавно.

Только с конца 90-х гг. вопрос экологической политики ставится в центр международного обсуждения. Интерес к этому вопросу расширяется, в том числе из-за увеличения количества стихийных бедствий, увеличения темпов потепления мирового климата, актуализации проблем островных стран, борющихся против подъема уровня воды. А сегодня во Франции, так же как и в России, главы государств выступают за проведение четкой экологической политики и за снижение промышленных выбросов в атмосферу. Президент России В.В. Путин заявил на климатической конференции, что Россия будет к 2020 г. «снижать выбросы парникового газа до 70% от выбросов 1990 года» [5].

Из-за проблем климатического характера также возникают политические проблемы. Важно в этом контексте подчеркнуть связь между климатом и транспортом. Публичный транспорт отвечает за 14% выбросов всех парниковых газов, а автомобильный транспорт несет ответственность за 94% всех транспортных выбросов [19]. Так, по итогам 2010 г. такие выбросы составили 49 гигатонн CO₂-эквивалента. Выбросы стабильно росли на 1,3% каждый год в период между 1970 и 2000 г. и на 2,2% в год в период между 2000 и 2010 г. 78% всех выбросов связаны с ископаемыми видами топлива и выбросами промышленности. Страны, лидирующие по объемам выбросов — Китай (24%), США (15,5%), Европейский Союз (11%), Индия (6,5%) и Россия (5%). Благодаря выбросам в период между 1880 и 2012 г. наблюдается повышение температуры на планете в среднем 0,85 °С.

Поэтому поиск решения по вопросам изменения климата является важным, и цель климатической конференции все более и более актуальна [3].

Государственную политику в области транспорта можно разделить на два уровня: глобальный и локальный. Каждый уровень обладает собственной проблематикой. Глобальный уровень актуализировал и фиксировал общую, мировую цель — снижение выбросов парникового газа в атмосферу. Локальный уровень отличается выборов в расстановке приоритетов: общественный транспорт или личный транспорт. Локальные транспортные системы тесно связаны с мегаполисами — без транспорта нет мегаполиса. Мегаполис должен разрабатывать транспортную политику через систему публичных правил пользования личным и общественным транспортом. Например, в Москве, как и в Париже, парковки в центре города стали платными, чтобы побудить население к использованию общественного транспорта.

В этом контексте интересно наблюдать позиционирование французской транспортной политики и участие в этой связи экологического аспекта, который затрагивается в рамках международного форума по проблемам климата. Таким образом, во-первых, нужно хорошо понимать концепцию конференции по вопросам климата, его происхождения и достижений.

Первая международная встреча по этой теме происходила в 1972 г., на всемирном саммите в Стокгольме, а затем в Найроби в 1982 г. В 1986 г. был подписан первый протокол в области климата (Монреальский протокол) в целях обеспечения сохранения озонового слоя. В 1988 г. создается Межправительственная Группа экспертов по вопросам изменения климата под эгидой ООН.

Деятельность различных государств в интересах сохранения окружающей среды ускоряется в 90-е гг. и в итоге приводит к глобальной конференции по вопросам изменения климата (знаменитые *Conferences of the Parties*).

Именно на конференции в Рио-де-Жанейро в 1992 г., которая объединяла 110 глав государств и более 2000 представителей неправительственных организаций, был формулирован документ, резюмировавший основные принципы, связанные с окружающей средой. В рамках этой конференции была тоже создана Конференция по вопросам изменения климата (КОП).

Каждая предметная конференция по вопросам климата приносит свои собственные достижения в области защиты окружающей среды и климата. Первая состоялась в Берлине в марте 1995 г. и определяла необходимость ограничения выбросов парниковых газов. Конференция сводилась к изложению мнений и не являлась обязательной для государств. Вторая состоялась в Женеве годом позже, и на ней было признано, что изменение климата является «угрозой для человечества».

Наиболее известная конференция прошла в Киото в 1997 г. 37 стран подписали документы, согласно которым они обязуются следовать сокращению выбросов парниковых газов. Цель на 2012 г. — это снижение на 5,2% выбросов газов по сравнению с объемами выбросов в 1990 г. Конференции № 4 и 5 (в Буэнос-Айресе и Бонне) не принесли никаких серьезных изменений и только дополнили Киотский протокол. В основном эти конференции запомнились выступлениями Джорджа Буша, который утверждал, что США не будут следовать целям Киот-

ского протокола. В качестве решения этой проблемы на следующей — Гаагской конференции в 2000 г. был создан «рынок квот на выбросы». На этом рынке государства могут продавать свои права на объем выбросов другим государствам, если они сами не используют их в полном объеме.

Конференция № 7 в Марракеше зафиксировала новые правила применения Киотского протокола и вводила новое понятие: необходимость помощи для развивающихся стран, чтобы решать проблемы, связанные с потеплением климата и их последствиями. Три следующие конференции 2002 г. (Нью-Дели), 2003 (Милан), 2004 (Буэнос-Айрес) осуществляли помощь для бедных стран. Конференция № 11 в Монреале являлась уникальной, поскольку на ней были представлены практически все государства ООН (188 государств), но не дала почти ничего нового. На конференциях в Найроби (2006), на Бали (2007), в Познани (2008) обсуждали вопросы перехода от Киотского протокола к дальнейшей деятельности. Также в Познани государства Европейского Союза обязались в одностороннем порядке уменьшить на 20% совокупные выбросы парниковых газов по сравнению с уровнем 1990 г. к 2020 г.

В 2009 г. Копенгаген, США и Китай отказывались принять на себя обязательства в отношении парниковых газов. В 2010 г., в Канкуне, государства-участники согласились, что повышение температуры в атмосфере не должно превышать +2 °С в год. Но в очередной раз это заявление не является обязательным для всех стран.

В 2011 г. в Дурбане государства-участники договаривались о продлении Киотского протокола на 8 лет. Однако Россия, Япония и Канада по итогам выходили из протокола, а США и Китай уже не принимали участие в протоколе. Таким образом, государства, подписавшие протокол, составили не более 15% выбросов парниковых газов. Конференции № 18 (Доха), № 19 (Варшава), № 20 (Лима) искали решения, чтобы продлить усилия в рамках Киотского протокола, укрепить их и приготовить конференцию № 21, которая прошла в Париже в 2015 г.

Проведение конференции в Париже после терактов потребовало создания улучшенной системы безопасности [16]. Таким образом движение было частично заблокировано на автомагистралях столицы (A1, A6) и на внутреннем кольце, и общественный транспорт был бесплатным, чтобы облегчить движение парижан [11].

Результаты конференции были успешными. Киотский протокол стал обязательным — отныне страны обязаны были подчиняться его нормам, а не только действовать исходя из «доброй воли» [6]. 12 декабря 2015 г. 195 государств договорились о совместной программе по вопросам изменения климата и пришли к соглашению [2]. Лоран Фабиус, президент конференции, утверждал, что это «соглашение является дифференцированным, справедливым, устойчивым, динамичным, сбалансированным, и у него юридически обязательный характер» [15].

Однако французская транспортная политика в настоящее время — совместима ли она с экологическими целями конференции? Поддержит ли Франция на самом деле процесс экономии энергии, когда речь идет о транспорте?

Если Франция была первопроходцем в вопросах защиты окружающей среды в ходе конференции по вопросам изменения климата, то в своей транспортной

политике она занимает амбивалентное положение [18]. Но чтобы хорошо понимать позиции Франции, необходимо вспомнить изменение политического контекста и появление новых угроз.

Франция, которая была до сих пор относительно безопасной страной, теперь живет в страхе нападения и новых террористических актов. Террористические акты, совершенные 13 ноября, запугали страну и показали серьезные проблемы в системе безопасности. Отныне Франция постарается укреплять безопасность, в том числе в области транспорта. Сеголен Руаяль, министр экологии и транспорта, выступила после терактов и пообещала, что будет укреплена безопасность на вокзалах, аэропортах и во всем общественном транспорте.

В результате усиления безопасности на транспорте во Франции произошло увеличение полномочий сотрудников и их количество [7]. Кроме того, контрольные устройства устанавливаются на вокзалах, и SNCF собирается вводить в действие машины, способные обнаружить взрывчатку в багаже [10]. Но в действительности теракты имели тенденцию способствовать увеличению популярности индивидуального транспорта и повысить, таким образом, влияние транспортных выбросов на окружающую среду.

Как уже было отмечено, транспорт отвечает за 14% выбросов парниковых газов [19]. Автомобильный транспорт при этом отвечает за 94% из всех транспортных выбросов, и тем не менее во Франции автомобиль остается лидером и продолжает укреплять свои позиции.

Существуют несколько явлений, которые способствуют укреплению негативного воздействия транспорта на глобальное потепление. Действительно, падение цен на нефть привело к фактическому увеличению дорожного трафика, то есть французы стали более интенсивно использовать частные автомобили, чем раньше (составляют 75% от трафика). Доля индивидуального транспорта увеличивается на 1,2% в 2014 г. [19], то есть в 2 раза больше, чем в 2013 г. Дорожный трафик увеличивается на 0,8%, тогда как с 2008 г. он находился на уровне около 0,5%. Увеличение движения на индивидуальном автомобиле составляет 1% и 0,6% на легком автомобиле. Цифры 2015 г., по прогнозам, окажутся еще хуже. Действительно, после терактов французы стали еще более активно использовать и предпочитать индивидуальный автомобиль. Так, в ноябре 2015 г. посещаемость метро и поездов уменьшилась на 10%, а продажа топлива увеличилась на 4,7% в ноябре 2014 г. по сравнению с данными ноября 2013 г. [17; 21].

Железнодорожный транспорт Франции также находится в упадке. Для больших расстояний он уменьшается на 2,7% в 2012 г., 1,2% в 2013 г. и 0,5% в 2014 г. [19]. Тем не менее, железнодорожные перевозки в 8 раз менее вредны, чем автомобильный транспорт с точки зрения выбросов в атмосферу. Более того, как ни удивительно это может показаться, Франция выбрала автобус во вред железнодорожному транспорту, что было связано с законом Масгона (министр экономики Франции) [22].

Во Франции движение автобусов было регулировано комплексным правилом, но рынок автобусов и их движение были резко либерализованы в 2015 г. *«В настоящее время многие французы слишком бедны для того, чтобы сесть на поезд, который стоит слишком дорого. Транспорт на автобусе от 8 до 10 раз дешевле,*

чем на поезде. Эта мера по либерализации транспорта пойдет на пользу всем семьям», — сказал министр [14]. Через месяц после либерализации 70 городов уже обслуживались автобусами Masson, и около 250 000 пассажиров использовали автобус [13]. Таким образом, экология и связанные с ней проблемы является до сих пор второстепенной проблемой во Франции.

Однако было бы неверно утверждать, что Франция не делает никаких усилий для обеспечения сокращения вредных выбросов в атмосферу. Действительно, правительство способствует программе развития электрического автомобиля. Некоторые города, такие как Париж и Бордо, уже располагают соответствующей инфраструктурой для обслуживания таких автомобилей. Более того, терминалы перезарядки будут постепенно установлены практически везде, на заправках и автострадах через каждые 80 км.

Продажи новых электрических автомобилей выросли на 4,1% в 2014 г., то есть удвоились в течение 4 лет [9]. Это объясняется государственной политикой поддержки электрических автомобилей. На сегодняшний день действует бонус в размере 6300 евро за покупку электромобиля. Сюда можно добавить 3700 евро для возобновления дизельных автомобилей и помощь от региона в диапазоне от 2500 до 5000 евро. Кроме того, уже обсуждаются возможности создания бонуса на покупку подержанного электромобиля. Однако процесс производства электрического автомобиля более загрязняет атмосферу, чем производство обычного автомобиля.

Можно ли таким образом сказать, что электромобиль более чист для окружающей среды? Ответ на этот вопрос тесно связан с происхождением электричества, используемого при производстве и последующем его использовании — является ли оно возобновляемой энергией или нет?

Также стоит вернуться к роли мегаполиса. В Париже Ан Идалго ведет настоящую войну против автомобиля [23]. Любой человек, отказавшись от автомобиля, будет получать проездной билет на общественный транспорт на один год и пропуск для использования V-lib и автомобиля в режиме самообслуживания. Но мэр Парижа забывает, что Париж — это не только молодежь, живущая в центре города и имеющая довольно высокие доходы. Его политика не учитывает тех, кто вынужден использовать автомобиль. «Экология по-французски» имеет тенденцию быть карательной, и может быть из-за этого является контрпродуктивной [12].

При этом Франция пытается стимулировать экологическое сотрудничество в ходе конференции по вопросам изменения климата. Именно Франция была руководителем проекта по обязательному сокращению вредных выбросов, влияющих на окружающую среду. Тем не менее, стоит констатировать, что французская транспортная политика в настоящее время не согласовывается с декларируемыми экологическими целями и задачами. В этой же связи можно обсудить целесообразность строительства нового аэропорта возле города Нант, несмотря на то, что трафик пассажиров старого аэропорта Нанта сокращается вот уже на протяжении многих последних лет.

В заключение стоит отметить крайне важный факт, который заключается в том, что в современных реалиях Франции экология напрямую зависит от экономики. И это несмотря на то, что экология вполне может состоять на службе эконо-

мики и может способствовать созданию новых рабочих мест, что весьма актуально в условиях длительного экономического кризиса. Кроме того, в условиях процветающей экономики и соответствующего ей высокого уровня жизни граждане самостоятельно интересуются экологией и способствуют очищению окружающей среды от лишних загрязнений даже без активного вмешательства государства.

Однако для большинства европейских и французских политиков экология продолжает восприниматься как некое вторичное явление по сравнению с экономикой и любыми затратами государственного бюджета. Поэтому политические усилия прикладываются тогда и только тогда, когда они обеспечивают или, по крайней мере, не препятствуют немедленной или финансовой выгоде.

Таким образом, можно с сожалением констатировать, что на сегодняшний день для французского правительства сохранение окружающей среды, равно как и вся экологическая политика, является сугубо второстепенной задачей, что сказывается в свою очередь и на серьезном несоответствии французской транспортной политики с декларируемыми Францией экологическими инициативами.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- [1] *Московичи С.* Размышления о природе и об экологии. М., 2002.
- [2] Официальный сайт конференции климата. URL: <http://www.cop21.gouv.fr/la-presidence-francaise-remet-son-projet-daccord-final>.
- [3] Официальный сайт конференции климата. URL: <http://www.cop21.gouv.fr/les-principaux-chiffres-du-rechauffement-climatique>.
- [4] Официальный текст Доклада Римского Клуба об экологии и о экономическом росте. URL: http://cartographie.sciences-po.fr/cartotheque/44_txt_analyse%20succinte%20du%20rapport%20Meadows.pdf.
- [5] РИА Новости. 30.11.2015. URL: <http://www.ntv.ru/novosti/1578936>.
- [6] Conference of the Parties. Twenty-first session. Adoption of the Paris Agreement, Proposal by the President. 12.12.2015. URL: http://www.lemonde.fr/cop21/article/2015/12/12/cop21-les-points-cles-du-premier-accord-universel-sur-le-climat_4830606_4527432.html.
- [7] *Cortes I.* Le renforcement de la sécurité dans les transports entre les mains des députés // Public Sénat. 2015. URL: <http://www.publicsenat.fr/lcp/politique/renforcement-securite-transports-collectifs-entre-mains-des-deputes-1170745>.
- [8] FM. Chronologie. Climat: l'histoire de la COP21 // Le parisien. 2015. URL: <http://www.leparisien.fr/espace-premium/actu/chronologie-climat-l-histoire-des-cop-de-1-a-21-27-11-2015-5319063.php>.
- [9] France TV info. La voiture électrique devient tendance. 2015. URL: http://www.francetvinfo.fr/replay-jt/france-3/19-20/la-voiture-electrique-devient-tendance_1244326.html.
- [10] *Guerrier M.* La SNCF va renforcer la sécurité // RTL. 2015. URL: <http://www.rtl.fr/actu/societe-faits-divers/le-journal-de-13h-la-sncf-va-renforcer-la-securite-7780943628>.
- [11] L'OBS. Sécurité, transports... Dispositif exceptionnel pour la COP21. 2015. URL: <http://tempsreel.nouvelobs.com/planete/cop21/20151125.OBS0148/securite-transports-dispositif-exceptionnel-pour-la-cop21.html>.
- [12] L'écologie n'est-elle que punitive // Le Figaro. 18.03.2014. URL: <http://www.lefigaro.fr/vox/politique/2014/03/18/31001-20140318ARTFIG00345-l-ecologie-n-est-elle-que-punitive.php>.
- [13] Le monde. Autocars: les premiers effets de la loi Macron se font sentir // Le monde. 2015. URL: http://www.lemonde.fr/economie-francaise/article/2015/09/21/autocars-les-premiers-effets-de-la-loi-macron-se-font-sentir_4765743_1656968.html.

- [14] Le monde. Ce que contient désormais la loi Macron // Le monde. 2015. URL: http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2015/08/06/ce-que-contient-desormais-la-loi-macron_4714255_4355770.html.
- [15] Le monde. COP 21 : Les points clés du premier accord universel sur le climat // Le monde. 12.12.2015. URL: http://www.lemonde.fr/cop21/article/2015/12/12/cop21-les-points-cles-du-premier-accord-universel-sur-le-climat_4830606_4527432.html.
- [16] Le monde. Transports. Sécurité: le dispositif mis en place pour la COP21 // Le monde. 2015. URL: http://www.lemonde.fr/cop21/article/2015/11/25/transports-securite-le-dispositif-mis-en-place-a-pour-la-cop21_4817008_4527432.html.
- [17] Le point. Fréquentation en baisse dans les transports en commun d'Ile de France // Le monde. 19.11.2015. URL: http://www.lepoint.fr/societe/frequentation-en-baisse-dans-les-transports-en-commun-d-ile-de-france-19-11-2015-1983105_23.php.
- [18] *Le Puill G.* En France, la politique des transports accélère le réchauffement climatique // L'humanité. 2016. URL: <http://www.humanite.fr/en-france-la-politique-des-transports-accelere-le-rechauffement-climatique-594735>.
- [19] Les comptes des transports en 2014. Tome 1 52ème rapport à la Commission des comptes des transports de la Nation, Commissariat Général du Développement Durable. 07.2015. URL: http://www.lepoint.fr/societe/frequentation-en-baisse-dans-les-transports-en-commun-d-ile-de-france-19-11-2015-1983105_23.php.
- [20] *Lipset S.M.* L'avenir de l'écologie politique. Paris: La découverte, 1996.
- [21] *Ouest F.* Depuis les attentats de Paris, les ventes de carburant sont en hausse. 2015. URL: <http://www.ouest-france.fr/attentats-paris/depuis-les-attentats-de-paris-les-ventes-de-carburant-sont-en-hausse-3917786>.
- [22] *Renou A.* Loi Macron: et si on partait en autocar? // Le parisien. 2016. URL: <http://www.leparisien.fr/espace-premium/culture-loisirs/et-si-on-partait-en-autocar-10-01-2016-5436123.php>.
- [23] *Roger-Petit B.* Pollution à Paris pourquoi l'écologie punitive d'Anne Hidalgo st contre-productive // Challenges. 2015. URL: <http://www.challenges.fr/politique/20150210.CHA2932/pollution-a-paris-pourquoi-l-ecologie-punitiv-d-anne-hidalgo-est-contre-productive.html>.
- [24] *Thoreau H.D.* Walden; Or, Life in the Woods. Paris: Broché, 1995. URL: http://classiques.uqac.ca/contemporains/moscovici_serge/societe_contre_nature/moscovici_societe_contre_nature.pdf.

TRANSPORT POLICY OF FRANCE IN THE CONTEXT OF ECOLOGICAL PROBLEMS

C. Vaudelin

Peoples' Friendship University of Russia
Miklukho-Maklaya str., 10/2, Moscow, Russia, 117198

This article has the objective of studying the French transport policy in the wave of the 2015 United Nations Climate Change Conference. This article describes the link between transport and climate, and try to determinate the changes in terms of security after the 13/11 attacks.

Key words: transport politic, transport ecology, security, United Nations Climate Change Conference

REFERENCES

- [1] Moskovichi S. Razmyshlenija o prirode i ob jekologii. M., 2002.
- [2] Oficial'nyj sajt konferencii klimata. URL: <http://www.cop21.gouv.fr/la-presidence-francaise-remet-son-projet-daccord-final>.
- [3] Oficial'nyj sajt konferencii klimata. URL: <http://www.cop21.gouv.fr/les-principaux-chiffres-du-rechauffement-climatique>.
- [4] Oficial'nyj tekst Doklada Rimskogo Kluba ob jekologii i o jekonomicheskom roste. URL: http://cartographie.sciences-po.fr/cartotheque/44_txt_analyse%20succinte%20du%20rapport%20Meadows.pdf.
- [5] RIA Novosti. 30.11.2015. URL: <http://www.ntv.ru/novosti/1578936>.
- [6] Conference of the Parties. Twenty-first session. Adoption of the Paris Agreement, Proposal by the President. 12.12.2015. URL: http://www.lemonde.fr/cop21/article/2015/12/12/cop21-les-points-cles-du-premier-accord-universel-sur-le-climat_4830606_4527432.html.
- [7] Cortes I. Le renforcement de la sécurité dans les transports entre les mains des deputes. *Public Sénat*. 2015. URL: <http://www.publicsenat.fr/lcp/politique/renforcement-securite-transports-collectifs-entre-mains-des-deputes-1170745>.
- [8] FM. Chronologie. Climat: l'histoire de la COP21. *Le parisien*. 2015. URL: <http://www.leparisien.fr/espace-premium/actu/chronologie-climat-l-histoire-des-cop-de-1-a-21-27-11-2015-5319063.php>.
- [9] France TV info. La voiture électrique devient tendance. 2015. URL: http://www.francetvinfo.fr/replay-jt/france-3/19-20/la-voiture-electrique-devient-tendance_1244326.html.
- [10] Guerrier M. La SNCF va renforcer la sécurité. *RTL*. 2015. URL: <http://www.rtl.fr/actu/societe-faits-divers/le-journal-de-13h-la-sncf-va-renforcer-la-securite-7780943628>.
- [11] L'OBS. Sécurité, transports... Dispositif exceptionnel pour la COP21. 2015. URL: <http://tempsreel.nouvelobs.com/planete/cop21/20151125.OBS0148/securite-transports-dispositif-exceptionnel-pour-la-cop21.html>.
- [12] L'écologie n'est-elle que punitive. *Le Figaro*. 18.03.2014. URL: <http://www.lefigaro.fr/vox/politique/2014/03/18/31001-20140318ARTFIG00345-l-ecologie-n-est-elle-que-punitive.php>.
- [13] Le monde. Autocars: les premiers effets de la loi Macron se font sentir // Le monde. 2015. URL: http://www.lemonde.fr/economie-francaise/article/2015/09/21/autocars-les-premiers-effets-de-la-loi-macron-se-font-sentir_4765743_1656968.html.
- [14] Le monde. Ce que contient désormais la loi Macron. *Le monde*. 2015. URL: http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2015/08/06/ce-que-contient-desormais-la-loi-macron_4714255_4355770.html.
- [15] Le monde. COP 21: Les points clés du premier accord universel sur le climat. *Le monde*. 12.12.2015. URL: http://www.lemonde.fr/cop21/article/2015/12/12/cop21-les-points-cles-du-premier-accord-universel-sur-le-climat_4830606_4527432.html.
- [16] Le monde. Transports. Sécurité: le dispositif mis en place pour la COP21. *Le monde*. 2015. URL: http://www.lemonde.fr/cop21/article/2015/11/25/transports-securite-le-dispositif-mis-en-place-a-pour-la-cop21_4817008_4527432.html.
- [17] Le point. Fréquentation en baisse dans les transports en commun d'Ile de France. *Le monde*. 19.11.2015. URL: http://www.lepoint.fr/societe/frequentation-en-baisse-dans-les-transports-en-commun-d-ile-de-france-19-11-2015-1983105_23.php.
- [18] Le Puill G. En France, la politique des transports accélère le réchauffement climatique. *L'humanité*. 2016. URL: <http://www.humanite.fr/en-france-la-politique-des-transports-accelere-le-rechauffement-climatique-594735>.
- [19] Les comptes des transports en 2014. Tome 1 52ème rapport à la Commission des comptes des transports de la Nation, Commissariat Général du Développement Durable. 07.2015. URL: http://www.lepoint.fr/societe/frequentation-en-baisse-dans-les-transports-en-commun-d-ile-de-france-19-11-2015-1983105_23.php.
- [20] Lipset S.M. L'avenir de l'écologie politique. Paris: La découverte, 1996.

- [21] Ouest F. Depuis les attentats de Paris, les ventes de carburant sont en hausse. 2015. URL: <http://www.ouest-france.fr/attentats-paris/depuis-les-attentats-de-paris-les-ventes-de-carburant-sont-en-hausse-3917786>.
- [22] Renou A. Loi Macron: et si on partait en autocar? *Le parisien*. 2016. URL: <http://www.leparisien.fr/espace-premium/culture-loisirs/et-si-on-partait-en-autocar-10-01-2016-5436123.php>.
- [23] Roger-Petit B. Pollution à Paris pourquoi l'écologie punitive d'Anne Hidalgo est contre-productive. *Challenges*. 2015. URL: <http://www.challenges.fr/politique/20150210.CHA2932/pollution-a-paris-pourquoi-l-ecologie-punitive-d-anne-hidalgo-est-contre-productive.html>.
- [24] Thoreau H.D. *Walden; Or, Life in the Woods*. Paris: Broché, 1995. URL: http://classiques.uqac.ca/contemporains/moscovici_serje/societe_contre_nature/moscovici_societe_contre_nature.pdf.

© Воделэн Х., 2016