



notre planète



Revue du Programme des Nations Unies pour l'environnement - Septembre 2009

WAN GANG
UN VIRAGE À BIEN NÉGOCIER

LARS BARFOED
DES TRANSPORTS
ÉCOLOGIQUES

STEVE RIDGWAY
LES PROGRÈS DE L'AVIATION

PETER BAKKER
CHANGEMENT DE CAP

LES TRANSPORTS
DURABLES
sur la bonne voie



Notre Planète, la revue du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)

PO Box 30552 Nairobi (Kenya)

Tél : (254 20)7621 234

Fax : (254 20)7623 927

Mél : unepub@unep.org

Les numéros de Notre Planète peuvent être consultés sur le site du PNUE

www.unep.org/ourplanet

ISSN 101 - 7394

Directeur de publication : Satinder Bindra

Rédacteur : Geoffrey Lean

Coordonnatrice : Naomi Poulton

Coordonnateurs assistants : Anne-France White, Geoff Thompson

Collaborateur spécial : Nick Nuttall

Assistante d'édition : Wambui Munge

Responsable marketing : Manyahleshal Kebede

Graphisme : Amina Darani

Editeur : Division de la communication et de l'information du PNUE

Impression : Progress Press

Distribution : SMI Books

Les articles figurant dans cette revue ne reflètent pas nécessairement les opinions ou les politiques du PNUE ou des rédacteurs; ils ne constituent pas non plus un compte rendu officiel. Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du PNUE aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, ou zones ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

* Dollars (\$) s'entend des dollars des Etats-Unis.

Photo de couverture : © Gallo Images/Getty Images

Le PNUE encourage les pratiques respectueuses de l'environnement au niveau mondial et dans ses propres activités. Cette revue est imprimée sur du papier 100 % recyclé, en utilisant des encres d'origine végétale et d'autres pratiques respectueuses de l'environnement. Notre politique de distribution a pour objectif de réduire l'empreinte carbone du PNUE.



WAN GANG : Un virage à bien négocier

PAGE 6

Les énergies nouvelles peuvent ouvrir la voie à une civilisation écologique.



LARS BARFOED : Des transports écologiques

PAGE 10

Stratégie pour une société sans carburants fossiles.



STEVE RIDGWAY : Les progrès de l'aviation

PAGE 12

La place de l'aviation dans un monde à faibles émissions de carbone.



PETER BAKKER : Changement de cap

PAGE 14

Notre ambition : créer la première société mondiale de transport sans émissions de carbone.



ANNA TIBAIJUKA : Affronter le problème de la circulation

PAGE 18

Comment juguler la source d'émissions de gaz à effet de serre dont la croissance est la plus rapide du monde?



ADRIANA DE ALMEIDA LOBO : La solution réside dans la ville

PAGE 22

Comment rendre les villes compétitives par des transports durables.



DARRYL D'MONTE : Toujours des embouteillages

PAGE 25

Comment une tentative audacieuse d'introduction d'un système de transports publics révolutionnaire s'est heurtée à l'opposition des automobilistes.



LILLIAN BORRONE : Pour une réforme

PAGE 28

Pour une politique des transports axée sur des résultats.



KONRAD OTTO-ZIMMERMANN ET VERÓNICA PÉREZ SUEIRO : A la recherche de l'écobilité

PAGE 30

Avènement d'une ère nouvelle pour la marche, le cyclisme et les transports publics.

ET AUSSI

livres **PAGE 4**

réflexions **PAGE 5**

verbatim et chiffres **PAGE 9**

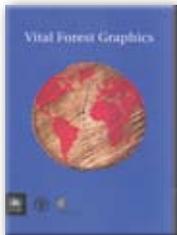
produits **PAGE 17**

people **PAGE 20**

www **PAGE 24**

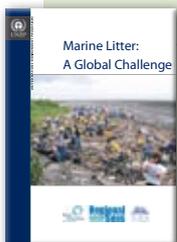
prix et événements **PAGE 33**

star **PAGE 34**



Vital Forest Graphics

Publication conjointe de la FAO, du PNUE et du Forum des Nations Unies sur les forêts destinée à traduire les résultats des recherches scientifiques en langage courant et à favoriser l'interaction entre la science et les différentes étapes du processus politique et décisionnel, Vital Forest Graphics analyse, synthèse et illustre des questions d'actualité importantes concernant les forêts. L'ouvrage décrit les principales fonctions écologiques à l'appui du bien-être de l'homme et met en lumière des pratiques novatrices ayant fait leurs preuves en matière de conservation des forêts et de protection des moyens de subsistance des communautés qui en sont tributaires.



Les déchets marins : un problème mondial

L'initiative mondiale de gestion des déchets marins du PNUE est un cadre pour les mesures régionales de lutte contre les déchets marins dans lequel s'inscrivent les 12 programmes pour les mers régionales. Cette publication donne des informations sur les problèmes que posent les déchets marins à la communauté internationale; elle examine et analyse les informations et les données tirées des évaluations et plans d'action régionaux. Le rapport présente un compte rendu des discussions, les conclusions générales et les recommandations proposées pour maîtriser et réduire le problème mondial des déchets marins.



Le commerce et les changements climatiques

Fruit d'une collaboration avec l'Organisation mondiale du commerce (OMC), ce rapport étudie les principaux liens existant entre le commerce et les changements climatiques. Il donne un aperçu scientifique des changements climatiques et décrit leurs incidences et les solutions possibles pour y réagir par des mesures d'atténuation et d'adaptation; il analyse aussi les aspects économiques de la relation commerce - changements climatiques. Ce rapport donne aussi un aperçu des politiques et des mesures concernant le commerce et les changements climatiques aux niveaux international et national.



Le rapport « 50/50 » de la « Global Fuel Economy Initiative »

PNUE, AIE, ITF, FIA Foundation

En 2009, le PNUE, l'Agence internationale de l'énergie (AIE), la Fédération internationale des travailleurs du transport (ITF) et la FIA Foundation ont lancé ensemble la « Global Fuel Economy Initiative » (Initiative mondiale pour les économies de carburant) dans le but d'améliorer considérablement l'efficacité des véhicules à moteur au niveau mondial et d'augmenter les économies moyennes de carburant de 50 % d'ici à 2050. Distribué sur support électronique, le rapport « 50/50 » décrit cette Initiative mondiale pour les économies de carburant. Il examine les questions essentielles de l'efficacité automotrice à grande échelle, les impacts potentiels au niveau mondial d'économies plus importantes de carburant, les options politiques et les mesures envisagées pour atteindre l'objectif 50/50.



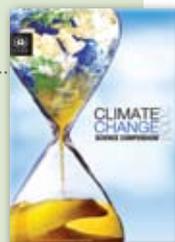
Evaluation environnementale du PNUE : Exposition universelle « Shanghai 2010 » (Chine)

Ce rapport d'évaluation étudie l'efficacité des mesures environnementales prises dans le cadre de la préparation de l'Exposition universelle de Shanghai en 2010 qui, promouvant le

concept d'expo verte, a pour thème « Une ville meilleure pour une vie meilleure ». Il met en relief plusieurs réalisations, notamment la vision de Shanghai pour des transports verts, ses parcs éoliens offshore et la plus grande usine chinoise de fabrication de panneaux photovoltaïque pour le secteur du bâtiment. Il présente également une évaluation générale des mesures prises par Shanghai pour rénover l'ensemble des infrastructures de la ville.

Compendium 2009 des connaissances scientifiques sur les changements climatiques

Les preuves concernant les changements climatiques s'accroissent et il est urgent d'agir. Alors que les pressions s'intensifient pour qu'une réponse concertée soit apportée au niveau international, il est d'importance capitale que les progrès de la recherche et l'évolution de la science sur les changements climatiques soutiennent le rythme. Ce rapport révolutionnaire est une compilation des nouveaux résultats scientifiques, d'observations importantes, de faits nouveaux et d'innovations qui donnent des informations sur différents aspects des Systèmes de la Terre. Le Compendium est axé sur les preuves biophysiques des changements climatiques et leurs conséquences.



Vital GEO Graphics

Cette publication électronique et le CD-ROM sont établis sur la base du quatrième rapport de la série GEO, Avenir de l'environnement mondial : l'environnement pour le développement (GEO-4). Il reprend des graphiques du rapport d'évaluation GEO-4 pour illustrer les résultats scientifiques qui étayent les six priorités thématiques intersectorielles du PNUE et les relie entre elles : changements climatiques, catastrophes et conflits, gestion écosystémique, gouvernance de l'environnement, substances nocives et déchets dangereux, utilisation efficace des ressources, et consommation et production durables.



Dictionnaire et Introduction à la gouvernance mondiale de l'environnement

Richard E. Saunier et Richard A. Meganck
(Earthscan 2009)

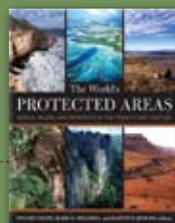
Cet ouvrage de référence unique donne une compilation de plus de 5 500 termes, organisations et acronymes tirés de centaines de sources officielles. Un texte introductif définit les principaux problèmes de la gouvernance de l'environnement au niveau mondial et décrit les pièges d'une discussion sur les problèmes les plus critiques auxquels est confrontée la planète, dans laquelle chacun parle sans écouter ce que disent les autres.



Les zones protégées du monde : état, valeur et perspectives au XXIe siècle

Publié par Stuart Chape, Mark Spalding et Martin Jenkins, avec un avant-propos de Achim Steiner et Julia Marton-Lefèvre (University of California Press, 2008).

Cet ouvrage a pour but de donner l'évaluation la plus détaillée qui soit de la répartition mondiale des parcs nationaux et des réserves et de leur état de conservation. Il étudie les relations entre les populations et les zones protégées, les dangers et les opportunités, décrit l'histoire des zones protégées, donne des conseils d'experts en matière de conservation et rend hommage aux exemples réussis de zones protégées du monde entier.





ACHIM STEINER

Secrétaire général adjoint de l'ONU et Directeur exécutif du PNUE

La mobilité est en passe de devenir rapidement l'un des plus grands problèmes des pays développés comme des pays en développement. Les véhicules sont responsables de 20 % des émissions de gaz à effet de serre. Leur impact sur la qualité de la vie dans les villes, y compris les inégalités sociales, et les effets de la pollution dont ils sont la cause sur la santé et les bâtiments soulèvent aussi de plus en plus d'inquiétudes.

Des milliards d'heures sont perdues dans les embouteillages, ce qui représente des pertes financières proportionnelles pour les entreprises et les particuliers. Ainsi, selon le *Texas Transportation Institute*, aux Etats-Unis les embouteillages ont coûté en 2007 près de 90 milliards de dollars par an, en partie à cause des 4 milliards d'heures — et des 11 milliards de litres de carburant — perdus en retards de déplacement.

Nous n'arriverons à rien si les politiques et les modèles économiques existants prédominent en mettant l'accent sur les voitures particulières et le transport routier des marchandises. Selon les prévisions, le parc mondial de véhicules devrait tripler, passant de 1 milliard à 2,6 milliards de voitures et camionnettes d'ici à 2050. Les économies en développement représenteront environ 80 % de cette augmentation. Selon des estimations tout à fait prudentes, les émissions de gaz à effet de serre devraient doubler, surtout si un tiers environ de la moyenne des émissions d'un véhicule pendant sa durée de vie est normalement rejeté au stade de la fabrication. Sans parler des superficies toujours plus importantes de terres productives qui finiront par être goudronnées.

Il ressort d'un nouveau document stratégique du PNUE que, si les 2,6 milliards de véhicules prévus étaient des voitures sous-compactes, la superficie dont elles auraient besoin — à l'exclusion de toute route ou espace de parking — couvrirait à elle seule environ

10 500 km², soit l'équivalent de toute la superficie du Liban. Si on les comparait à la berline compacte américaine type, ces véhicules couvriraient toute la superficie de Djibouti et pèseraient plus de 10 milliards de tonnes.

Heureusement, les idées pour des économies vertes ne connaissent pas les embouteillages; il faut cependant les saisir au bond et les faire avancer par des politiques publiques créatives, y compris des signaux de transformation du marché. Au début de cette année, le PNUE a lancé l'Initiative mondiale pour les économies de carburant 50/50, en collaboration avec l'Agence internationale de l'énergie, le Forum international des transports et la Fondation FIA. Il s'agit essentiellement d'une feuille de route indiquant comment économiser chaque année 6 milliards de barils de pétrole et 2 gigatonnes de CO₂ — soit l'équivalent de la moitié du total annuel des émissions actuelles de l'Union européenne — grâce à un programme mondial ambitieux conformément aux recommandations du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC).

L'un des plus grands problèmes consiste à démontrer qu'il existe réellement des alternatives crédibles à la croissance simpliste des moyens de transport privés, tout en présentant leur aspect économique de façon transparente. Dans le monde entier, les pays et les villes subventionnent fortement les infrastructures routières, les parkings, les carburants et autres produits de base. Ces subventions — et l'absence de prix fixés sur la base du marché réel pour les marchandises liées aux véhicules — faussent les décisions prises en faveur de l'utilisation de voitures, fourgonnettes et camions.

Le PNUE fait des démonstrations de solutions alternatives à Guatemala (Guatemala), Concepción (Chili), Cartagena (Colombie), Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie), et Djakarta (Indonésie) en partenariat avec le Réseau pour des transports écologiquement viables en Amérique latine et dans les Caraïbes et l'Institut pour le développement et la politique des transports, avec le soutien financier du Fonds pour l'environnement mondial (FEM).

Le système de Concepción, par exemple, comprend des plans pour la construction de quatre couloirs routiers dont 50 km exclusivement réservés aux autobus et trois gares pour intégrer les différents modes de transport dans le réseau de bus de la ville. Il prévoit aussi un centre de gestion des autobus, un système de contrôle centralisé du trafic ferroviaire, l'amélioration de l'infrastructure des trains urbains et la construction de 21,4 km de pistes cyclables.

Le financement reste problématique. Mais le Mécanisme pour le développement propre (MDP) remanié au titre des dispositions de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques pourrait donner une forte impulsion. Une proposition relative au MDP envisage d'introduire beaucoup de scooters et de triporteurs électriques pour remplacer ceux que l'on trouve traditionnellement dans les villes indiennes. Une autre prévoit des systèmes de télécommunications modernes pour le contrôle du parc automobile afin de rationaliser les mouvements des bus à Chongqing (Chine). Des funiculaires pour le transport de masse, qui seraient reliés au métro, sont prévus pour les zones accidentées de la ville de Medellín (Colombie). Bien d'autres projets fascinants et novateurs sont à l'étude.

Dans quelques semaines à peine, les représentants de plus de 190 gouvernements se réuniront à Copenhague pour le sommet d'importance cruciale sur les changements climatiques. S'ils arrivent à passer à la vitesse supérieure pour propulser le monde vers un avenir à faible intensité de carbone, les sociétés humaines finiront peut-être aussi par s'embarquer pour un voyage vers des modes de transport plus viables.



WAN GANG

Ministre des sciences et
de la technologie de la
République populaire de Chine



Un virage à bien négocier





Pour aussi fondamentale qu'elle soit pour la production et la vie humaine, l'énergie est également un facteur important ayant une influence sur les changements atmosphériques — et l'humanité doit la développer et l'utiliser de façon rationnelle si elle veut vivre en harmonie avec la nature. Si nous voulons lutter avec succès contre les changements climatiques au niveau mondial et répondre à une demande d'énergie croissante, il nous faut développer des énergies propres et plus efficaces, les préserver et réduire les émissions. Les efforts que nous déployons aujourd'hui ne changeront pas simplement les choses dans l'immédiat mais ils façonneront l'avenir de l'humanité.

Le Gouvernement chinois a placé en tête de son programme l'innovation et la diffusion de technologies énergétiquement efficaces, tout comme le développement et l'utilisation d'énergies propres. La Chine a déployé des efforts considérables pour rechercher et promouvoir des énergies nouvelles, des systèmes d'éclairage énergétiquement performants et des véhicules fonctionnant à l'énergie propre. Depuis le début du XXI^e siècle, elle a systématiquement lancé une série de grands projets de recherche et de développement (R&D) sur les énergies nouvelles, notamment dans les domaines des véhicules électriques, des diodes électroluminescentes, de l'énergie éolienne et solaire, de l'utilisation de charbon propre et des réacteurs à haute température refroidis au gaz.

L'industrie automobile de la Chine est en plein essor depuis que, en 2001, de nombreux ménages ont commencé à acheter des voitures. Le Ministère des sciences et de la technologie a lancé un projet spécial de recherche et de développement (R&D) sur les véhicules électriques afin d'assurer la sécurité énergétique, de protéger l'environnement et de stimuler l'innovation dans l'industrie automobile. Il se concentre sur trois types de nouveaux véhicules — hybrides, électriques à batterie; et à pile à combustible — et il envisage de développer les technologies clés des systèmes à batterie, à moteur et à contrôle électronique. Depuis 2004, des véhicules équipés d'énergies nouvelles ont commencé à faire l'objet de démonstrations

commerciales dans huit villes chinoises. Lors des Jeux Olympiques de Beijing en 2008, 600 véhicules électriques de différents types ont été utilisés sur les sites olympiques sans émissions et avec un faible niveau d'émissions dans les zones environnantes. Des véhicules électriques et à cellule combustible ayant un niveau d'émissions zéro serviront à des démonstrations lors de l'Exposition mondiale de Shanghai en 2010 et l'utilisation de véhicules hybrides sera étendue aux régions avoisinantes.

L'ébauche du Programme national à moyen et à long terme sur le développement scientifique et technologique (2006-2020) du Gouvernement chinois, qui vise à renforcer l'innovation dans le domaine de l'énergie, souligne qu'il est extrêmement important de développer les énergies solaire, éolienne, nucléaire et de la biomasse pour que la Chine ait une panoplie d'énergies diverses, qu'il est vital de développer les technologies du charbon propre et d'extraction du méthane des gisements de charbon pour diminuer la pollution et qu'il est indispensable de réduire l'utilisation de l'énergie et les émissions — essentiellement en introduisant des technologies de pointe dans les secteurs de la construction, du transport et de l'industrie.

Suite à ces efforts, le secteur chinois des énergies nouvelles a fait de grands progrès. En 2008, il occupait la quatrième place mondiale pour ce qui est de la capacité installée d'énergie éolienne avec 12 170 MW. Sa part du marché mondial des capteurs solaires a dépassé 30 % en 2007 avec une capacité de 2 900 MW et une production de 1 088 MW. Les efforts de développement et d'utilisation de l'énergie de la biomasse ont permis à la Chine d'utiliser plus de 12 milliards de mètres cubes de biogaz par an.

Pour le Gouvernement chinois, le fait de soutenir les progrès scientifiques et technologiques dans les énergies nouvelles et de développer ce secteur fait partie des principales mesures prises par le pays pour lutter contre la crise financière mondiale et restructurer l'industrie. Il a donc lancé des projets de démonstration en matière de conservation de l'énergie et de commercialisation de ses formes nouvelles.



Un de ces projets — appelé « + de 1 000 véhicules verts dans chaque ville » — vise à promouvoir la commercialisation à grande échelle de véhicules fonctionnant avec de nouvelles énergies dans les transports publics en mettant à disposition des autobus et des taxis hybrides, électriques et à pile à combustible, tout d'abord dans 13 villes. D'ici à 2012, plus de 60 000 autobus et taxis propres devraient circuler en Chine.

Un autre projet — « + de 10 000 lampes à haute efficacité dans chaque ville » — a pour but d'introduire la technologie des diodes électroluminescentes dans les systèmes d'éclairage publics, en commençant par 21 villes. Il équippa le pays de 6 millions de lampes à diodes fonctionnelles et décoratives en trois ans, ce qui réduira la consommation d'énergie de plus de 60 %.

De même, le projet « Soleil d'or » tente d'augmenter la capacité installée d'énergie solaire photovoltaïque de la Chine de 2 500 MW d'ici à 2015 et de construire quelques centrales thermiques solaires de 50 MW environ d'ici à 2020.

Le Gouvernement chinois accorde également la plus grande attention à l'évolution de la science et de la technologie dans le domaine de l'énergie et il s'est engagé à entreprendre davantage d'activités de recherche et de développement dans les technologies relatives au cycle intégré de divers procédés de gazéification : fixation, stockage et utilisation du CO₂, piles à hydrogène; production d'énergie thermique solaire; bio-énergie; etc.

*“Nous abordons maintenant un virage
— passer de l'âge du combustible fossile à celui des énergies
propres et renouvelables.*

*Nous nous trouvons également à un point critique
— passer de la civilisation industrielle à la
civilisation écologique.”*

A l'ère de la mondialisation, aucun pays ne peut progresser sur le plan socio-économique ou dans le domaine de la science et de la technologie sans coopération et échanges importants au niveau international. La lutte contre les changements climatiques au niveau mondial nécessite également des partenariats internationaux plus nombreux. La Chine accorde beaucoup de prix à la collaboration internationale dans le domaine de la science et de la technologie et, ces dernières années, elle a participé activement au Programme sur le réacteur expérimental thermonucléaire international, au Forum international Génération IV, au Forum sur le leadership en matière de séquestration du carbone (CSLF), au Partenariat international sur l'économie de l'hydrogène, ainsi qu'à d'autres initiatives internationales sur l'énergie. Le Ministère de la science et de la technologie a également lancé, en 2007, le *Programme international pour la science et la technologie sur les énergies renouvelables et les énergies nouvelles*. La Chine est disposée à centraliser les ressources mondiales de science et de technologie et prête à le faire ainsi qu'à coopérer plus largement et plus intensément en matière de recherche et de développement au niveau international dans les domaines de pointe.

Au cours de l'histoire du développement industriel, le combustible principal a

évolué, passant du charbon au pétrole puis gaz naturel, c'est-à-dire du solide au liquide puis au gazeux, suivant la loi du « moins de carbone et plus d'hydrogène ». Les innovations en matière d'équipement suivent une feuille de route technologique fondée sur le principe « plus grande efficacité énergétique, moins d'émissions ». Chaque évolution technologique dans le domaine de l'énergie produit des bénéfices économiques considérables, transforme les structures industrielles et améliore la qualité de vie.

Nous abordons maintenant un virage — passer de l'âge du combustible fossile à celui des énergies propres et renouvelables. Nous nous trouvons également à un point critique — passer de la civilisation industrielle à la civilisation écologique. Un nouveau cycle d'innovation scientifique et technologique dans le domaine de l'énergie est prévu. Nous devons nous unir et travailler avec acharnement. Nous appuyant sur l'expérience et la sagesse des générations passées, nous devrions faire tout notre possible pour développer et utiliser toutes les sources d'énergie. A ce prix seulement, la génération présente pourra vivre dans un monde plus propre et les générations futures pourront avoir de meilleures perspectives et plus de possibilités de développement. A ce prix seulement, nous pourrions profiter d'une ère nouvelle dans laquelle l'humanité vivra en parfaite harmonie avec la nature.

verbatim

Giovanni Bisignani, Président et Directeur général de l'Association internationale du transport aérien (IATA) au Sommet du G8 à l'Aquila (Italie) en 2009

« L'aviation civile est la première industrie mondiale à avoir pris l'engagement d'atteindre un objectif de neutralité carbone d'ici à 2020, et nous avons bien l'intention d'y parvenir ».

Lord Adonis, Secrétaire d'Etat aux transports, justifiant le plan du Gouvernement britannique de remplacer les vols intérieurs court-courrier par un réseau ferroviaire à grande vitesse, dans une interview du Guardian le 5 août 2009

« Pour réduire les émissions de carbone et mieux protéger l'environnement, il est manifestement dans l'intérêt public que, sur de courts trajets, nous remplacions systématiquement l'aviation par des trains à grande vitesse ».

Achim Steiner, Directeur exécutif du PNUE, à propos du rapport sur les Tendances mondiales des énergies durables publié en juin 2009

« Nombreux ont été les évènements marquants de ces dernières années, mais il ressort du présent rapport que les énergies renouvelables en sont maintenant à un stade où elles sont aussi – sinon plus – importantes dans le mélange énergétique mondial que les combustibles fossiles ».

Commentaires d'Aimée Gauthier de l'association Access Africa sur l'importance d'une offre plus large de moyens de transport accessibles aux femmes d'Afrique du Sud

« La pauvreté est un frein à la mobilité et le manque de possibilités de transport aggrave la pauvreté... Le coût des transports pèse très lourd dans le budget des ménages déjà soumis à des pressions financières ».

Stef Van Dongen, Directeur d'Enviu, groupe de réflexion sur l'environnement basé à Rotterdam à l'origine de l'idée de rickshaws et tuktuks conçus pour remplacer les rickshaws à moteur très polluants que l'on trouve en Thaïlande, en Inde et dans d'autres pays d'Asie

« J'ai beaucoup utilisé les rickshaws à moteur et j'ai été surpris par la quantité de fumée qu'ils dégagent. La création d'un rickshaw hybride représente pour nous une occasion inédite d'améliorer l'environnement et, du même coup, la qualité de vie de leurs conducteurs ».

Chris Nelder, analyste spécialisé dans les énergies, s'adressant à la Conférence sur les technologies offshore à Houston (Texas), le 4 mai 2009

« Les énergies renouvelables sont indubitablement la solution à long terme comme l'est une infrastructure 100 % électrique qui fonctionne à l'aide d'énergies propres. Cependant, il faudra probablement plus de 30 ans pour que la part des énergies renouvelables, inférieure aujourd'hui à 2 % de celle de l'énergie primaire, s'élève à 20 % ou plus ».

chiffres

90 %

C'est le pourcentage d'Américains adultes qui choisiraient un modèle hybride s'ils devaient acheter un nouveau véhicule
— **EV World Insider**

6

milliards de dollars : c'est la valeur de l'industrie chinoise des bicyclettes électriques — **The Australian**

1/2

C'est la quantité d'émissions rejetées par les voitures que l'industrie automobile mondiale et les gouvernements se sont engagés à réduire d'ici à 2050
— **Campagne 50/50**

6

C'est le nombre de tonnes de CO₂ émis chaque année par les transports en Amérique du Nord, contre **0.1** tonne par an en Tanzanie
— **CIA - World Factbook 2007**

20 000

C'est le nombre de passagers par heure que des autobus roulant à 27 km/h peuvent transporter sur des autoroutes dotées de voies de circulation qui leur sont exclusivement réservées
— **Développement urbain mondial - Volume 2**

15 %

C'est le pourcentage des émissions mondiales de gaz à effet de serre dues aux transports
— **PNAS - Effets du secteur des transports sur le climat**

87 %

C'est l'augmentation en pourcentage des émissions de gaz à effet de serre causées par les vols commerciaux de l'Union européenne entre 1990 et 2007
— **British Airline Pilots' Association**

30 %

C'est le pourcentage que les carburants tirés de la biomasse transformée en liquides pourraient représenter dans le secteur de l'aviation d'ici à 2050 — **Agence internationale de l'énergie (AIE)**



DES TRANSPORTS ÉCOLOGIQUES



LARS BARFOED

Ministre danois des transports

Le Gouvernement danois entend que le pays devienne, à long terme, totalement indépendant des carburants fossiles. Une première mesure a été prise dans ce sens avec le lancement d'une nouvelle stratégie de transport durable, conçue pour enrayer la spirale des émissions. La politique des transports doit reposer sur la viabilité. A ce titre, un système mondial sera durablement élaboré — tâche immense mais nécessaire si nous voulons atteindre cet objectif pour le moins ambitieux. S'agissant de transport écologique, le Danemark a formulé une politique ayant globalement pour objectif d'améliorer la mobilité tout en réduisant de manière rentable le coût des émissions de CO₂ imputables aux transports.

Nous sommes confrontés à un sérieux problème. Nous ne pouvons ignorer que les transports sont responsables d'environ 25 % des émissions de CO₂ au Danemark, chiffre qui devrait encore augmenter au cours des années à venir. Nous proposons donc d'inverser cette tendance mais, ce

faisant, nous ne devons pas perdre de vue la contribution des transports à notre qualité de vie : établissement de liens entre les personnes, les familles et le monde des affaires. Nous sommes tous tributaires d'un système de transport efficace et qui fonctionne bien : c'est un élément fondamental sur lequel reposent notre sécurité et notre bien-être.

La Vision du Danemark pour des transports verts se traduit par un plan judicieux permettant de mettre en place un système intégré de transport écologique comportant trois éléments fondamentaux : modulation des taxes perçues sur les véhicules en fonction de leur performance écologique; transports publics multimodaux de meilleure qualité et nouvelles technologies durables. A l'approche de l'année 2020, ce plan fera baisser les émissions de CO₂ dues au transport, qui ne cessent d'augmenter.

La restructuration judicieuse de l'impôt sur les véhicules avec l'allègement des taxes perçues sur les véhicules plus écologiques accélérera le développement d'un parc automobile national plus efficace sur le plan énergétique et l'application progressive de technologies plus propres, en particulier l'emploi de l'électricité comme carburant. Pour de nombreux danois, la voiture est

indispensable au bon déroulement de la vie quotidienne et elle le restera à l'avenir, ce pourquoi nous fabriquons désormais des voitures économes en énergie et meilleur marché à l'achat. Par ailleurs, nous avons adopté une politique de prix avisée en ce qui concerne la circulation routière afin d'encourager les gens à se déplacer en voiture lorsque les routes sont le moins encombrées et à se demander s'il ne serait pas plus sage de rouler à bicyclette ou d'emprunter les transports publics. Cette politique, associée à des mesures telles que le contrôle astucieux du trafic, permettra de réduire la pression exercée sur les routes. Sur certains tronçons, les encombrements entraînent déjà des pertes économiques inévitables. Au cours des prochaines années, le réseau routier danois bénéficiera d'investissements substantiels là où ils sont le plus nécessaires. Une politique des prix adaptée à un réseau routier écologique, permettra de progresser vers la mobilité durable.

Parallèlement, il est indispensable de promouvoir les transports publics, notre objectif étant d'arriver à ce qu'ils absorbent la plus grande partie de la croissance prévue du trafic. Mais, pour ce faire, ils doivent être perçus comme un mode de transport préférable à la voiture.

En conséquence, le Danemark développera et améliorera ses transports publics en mettant en service davantage de trains, avec des fréquences plus régulières et des durées de déplacement plus courtes. Cet investissement massif dans les transports publics ira de pair avec le réajustement écologique de la fiscalité dans le secteur automobile.

Le système de transport doit également être bien préparé pour passer rapidement et efficacement à d'autres technologies reposant sur des carburants plus propres. Dans l'idéal, des voitures électriques performantes devraient être en circulation d'ici quelques années. Les véhicules fonctionnant à l'hydrogène et à l'électricité sont exonérés d'impôts jusqu'en 2012 et, pendant la période 2012-2015, les voitures électriques bénéficieront de frais d'immatriculation avantageux, proportionnels à l'incitation nécessaire pour encourager au maximum leur adoption.

A long terme, nous envisageons une restructuration majeure du secteur des transports afin que les gens utilisent le mieux possible les carburants les plus propres disponibles sur le marché et qu'ils aient recours, au quotidien, à une combinaison beaucoup plus variée de voitures particulières, de bicyclettes et de transports publics selon le cas. Si, lors de l'achat d'une voiture et de son utilisation, il y a assez de conducteurs qui font un choix respectueux de l'environnement, notre société aura fait de grands progrès pour se libérer finalement des carburants fossiles.

J'ai récemment créé un Centre pour des transports verts au sein du Ministère danois des transports afin de relancer le processus et de lancer quelques initiatives concrètes en vue de réduire les émissions de CO₂ dues aux transports, si les conditions économiques le justifient. Un certain nombre de ces initiatives sont menées actuellement; elles ont été conçues pour avoir un effet immédiat et assurer une utilisation plus efficace des moyens de transport existants.

Le Danemark doit également agir comme un « laboratoire » pour mettre au point des technologies viables susceptibles, à long terme, d'être introduites dans le secteur des transports, et d'y jouer un rôle capital. Il est important que nos partenaires internationaux perçoivent notre pays comme un centre d'essai attractif des nouvelles technologies; ainsi, au cours des prochaines années, des projets pilotes seront mis sur pied afin de déterminer les possibilités de diffusion et de commercialisation des nouvelles technologies et d'identifier les obstacles qui pourraient s'y opposer. Ils mettront à l'essai des modes de transport économes en énergie, qu'il s'agisse d'autobus ou de grands parcs automobiles, publics ou privés.

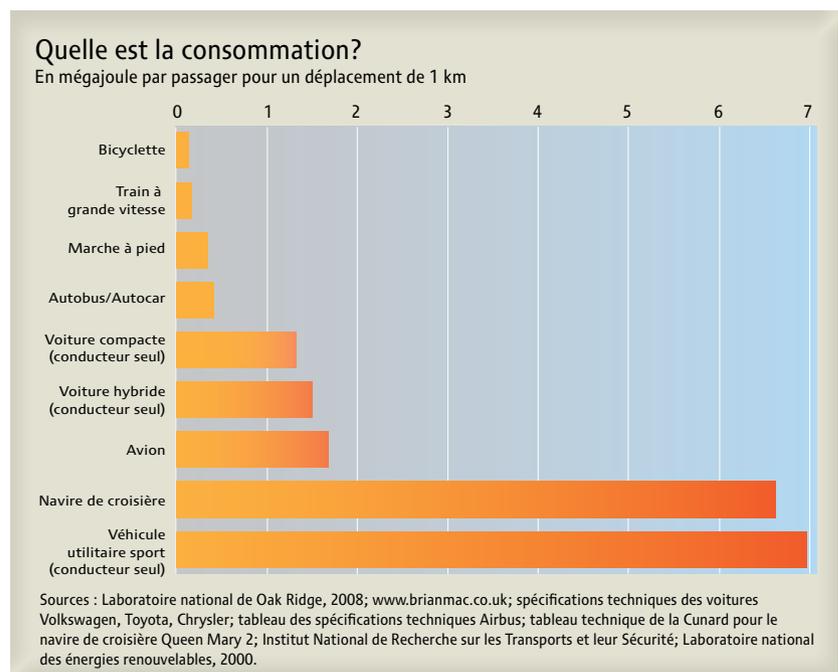
J'attache beaucoup de prix à l'établissement de partenariats avec les organisations commerciales et les autorités municipales pour élaborer des plans et des systèmes de transport. Nous devons diffuser les nouvelles technologies et en généraliser l'emploi.

Mais nous devons aussi nous doter d'une vision à long terme en matière de recherche-développement et d'innovation si nous voulons avoir des transports beaucoup plus écologiques sans recourir à des restrictions extrêmement coûteuses au niveau de la mobilité. Nous devons en

particulier stimuler la recherche à la fois pour trouver des instruments totalement nouveaux et pour exploiter les ressources existantes afin de les adapter à un système de transport plus moderne.

Ni le Danemark, ni aucun autre pays, ne peut résoudre à lui seul ce problème. Au niveau européen, l'adoption de normes pour les voitures particulières et les véhicules de transport de marchandises lourdes a considérablement, et bien au-delà de nos attentes, amélioré leur performance environnementale. Ceci prouve combien il est important de relever le défi des émissions de CO₂ non seulement au niveau national mais aussi au niveau international. Nous devons travailler systématiquement et à l'échelon international pour établir des prescriptions relatives à la consommation d'énergie des véhicules ainsi que des normes pour les voitures électriques, développer les nouvelles technologies concernant les carburants et assurer le partage des connaissances.

Nous avons encore bien du chemin à parcourir avant de pouvoir prétendre que nous avons enrayé les émissions de CO₂ imputables aux transports mais, guidés par notre vision de transports verts pour le Danemark, je suis convaincu que nous sommes sur la bonne voie.



Il y a 25 ans seulement — lorsque le premier vol de Virgin Atlantic a décollé pour New York — bien peu de passagers à bord auraient su ce que signifiaient des expressions comme « changements climatiques », « gaz à effet de serre » ou « empreinte carbone ». Depuis lors, elles reviennent quotidiennement dans les conversations et nous avons tous pris plus largement conscience des problèmes auxquels est confrontée la société pour maintenir un équilibre entre la dépendance à l'égard d'activités à forte intensité de carbone et l'urgence de la nécessité de mettre un frein à l'augmentation mondiale des émissions de gaz à effet de serre, puis d'y mettre définitivement un terme.

Mon propos n'est pas d'ouvrir un débat sur la contribution relative de l'aviation aux émissions de gaz à effet de serre. Là n'est pas l'important. Ce qui l'est par contre — en particulier lorsque les scientifiques nous disent que nous devons radicalement réduire les émissions mondiales de dioxyde de carbone — c'est que, en dépit de la récession économique, le transport aérien se développe rapidement et que, par ailleurs, les gains considérables d'efficacité résultant de la conception de moteurs et d'aéronefs nouveaux ne suffisent pas à compenser la croissance des émissions de CO₂ associée à cette industrie florissante.

Pour l'économie mondiale et pour beaucoup de gens, l'aviation est indispensable; en effet, elle relie les particuliers, les familles et les communautés et elle permet d'avoir des entreprises et des cultures dynamiques et fructueuses. Mais nous devons participer à un débat sur la manière dont ce secteur, et le cadre réglementaire dans lequel nous opérons, peuvent être adaptés pour répondre aux besoins d'un monde à faibles émissions de carbone.

Les représentants des gouvernements auront du pain sur la planche lorsqu'ils se réuniront à Copenhague en décembre. Mais les préoccupations suscitées par le ralentissement de l'économie mondiale ne devraient pas pour autant affaiblir leur détermination à prendre des engagements ambitieux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Cette réunion leur offrira aussi une occasion unique de déterminer en termes clairs comment intégrer l'aviation dans un tel cadre.



STEVE RIDGWAY

PDG de
Virgin Atlantic Airways

Notre industrie étant mondiale, les solutions doivent l'être aussi. Son intégration dans le Système d'échange de droits d'émissions de l'Union européenne, qui entrera en vigueur à partir de 2012, est un premier pas vers un objectif concret qui devra nous inciter à adopter des comportements moins polluants. Malheureusement, ceci aura peu d'incidence sur

les niveaux mondiaux des émissions de CO₂ car son champ d'application est limité aux vols à l'arrivée et au départ des aéroports européens.

Le groupe Aviation Global Deal, dont Virgin Atlantic est membre (avec Air France-KLM, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Qatar Airways et Virgin Blue, la compagnie d'exploitation des aéroports BAA et l'organisation environnementale The Climate Group) a été fondé l'année dernière pour stimuler la recherche d'idées sur

la façon d'inclure les émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale dans un cadre mondial sur les changements climatiques.

Au début de cette année, nous avons publié une série de principes qui, à notre avis, devraient constituer la base d'un mécanisme utile pour traiter le problème du dioxyde de carbone produit par l'aviation internationale. Tout d'abord, un système quel qu'il soit doit être écologiquement efficace. Il doit imposer un plafond rigoureux aux émissions dans leur ensemble et permettre à l'aviation de jouer son rôle dans la réalisation des objectifs

LES PROGRÈS DE L'AVIATION



de réduction des émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial. Il doit être obligatoire, s'appliquer de la même manière à toutes les compagnies aériennes et reposer sur une approche sectorielle qui fixe des objectifs spécifiques pour l'aviation tout en donnant aux compagnies la possibilité d'avoir accès, à des conditions rentables, aux réductions d'émissions des autres secteurs. Il doit réduire au minimum le risque de distorsions dues à la concurrence, avec ses conséquences négatives involontaires comme les « fuites » de carbone, tout en reconnaissant le principe fondamental de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) de « responsabilités communes mais différenciées ».

Le mécanisme politique du groupe, proposé comme un moyen d'intégrer l'aviation dans un cadre mondial, recommande que cette responsabilité commune mais différenciée — en vertu de laquelle les pays développés supportent une plus lourde charge au niveau de la réduction des émissions du fait qu'ils ont profité d'une industrialisation à forte intensité de carbone beaucoup plus longtemps que les pays en développement — se traduise par une réaffectation des recettes provenant des programmes de plafonnement des émissions et d'échanges de droits d'émissions. Nous estimons en effet qu'une partie des allocations carbone du secteur de l'aviation devrait être mise aux enchères et que le produit de la vente devrait servir à financer des projets liés aux changements climatiques dans le monde en développement.

Virgin Atlantic n'a pas peur de la nouveauté. Au cours des journées précédant notre vol de démonstration en février de l'an dernier, on nous disait que les avions ne pourraient jamais fonctionner au biocarburant et que les carburants tirés de la biomasse ne permettraient pas de répondre aux critères de performance rigoureux attendus d'un carburant pour avion à réaction. Nous adorons montrer aux gens qu'ils se trompent et c'est justement ce que nous avons fait avec ce vol — point culminant de nombreux mois d'essais rigoureux de moteurs en laboratoire et sur bancs — qui avait pour but de prouver la justesse de notre concept. Depuis, des progrès considérables ont été accomplis au niveau de la certification technique des biocarburants, qui sont

maintenant reconnus comme un élément essentiel pour mettre l'aviation sur la voie de vols à plus faibles émissions.

Face à l'émergence de ces nouveaux carburants, l'aviation est en bonne place pour veiller à ce que leur viabilité soit dûment prise en considération. Nous prévoyons que des économies substantielles seront réalisées au niveau des empreintes carbone des carburants de deuxième génération, mais des méthodologies doivent être adoptées au niveau international pour déterminer comment les comptabiliser. Nous devons aussi veiller à ce que la culture de la matière première de la biomasse ne concurrence pas les cultures vivrières pour les ressources en eau ou en terre, ou ne soit pas la cause du déboisement et de la perte d'écosystèmes précieux. La production de cette matière première devrait également avoir des avantages socio-économiques pour les communautés dans lesquelles elle est cultivée et permettre à d'autres secteurs que celui de l'aviation d'avoir accès à une source d'énergie à plus faible intensité de carbone.

Certes, nous savons bien que les biocarburants ne sont pas la panacée. Il faut constamment mettre l'accent sur leur efficacité énergétique, sur la réduction de la quantité de carbone émise par kilomètre passager et cargaison. Virgin Atlantic s'est fixé un objectif ambitieux en matière d'empreinte de carbone et nous ne doutons pas que, en dépit de la croissance continue de notre flotte aérienne et du nombre de passagers que nous transportons chaque année, notre empreinte carbone absolue atteindra son point culminant au cours de la prochaine décennie pour redescendre ensuite.

Ardent partisan de l'innovation humaine, je suis persuadé que, grâce aux carburants renouvelables, associés à l'évolution progressive de la technologie, Virgin Atlantic et nos collègues du secteur en général seront en mesure de relever les défis et d'assurer l'avenir de l'aviation dans un monde à faibles émissions de carbone. Un cadre politique mondial solide tout autant qu'ambitieux est bien entendu indispensable; il ne verra cependant le jour que lorsque les gouvernements s'uniront à Copenhague en décembre prochain et conviendront de la voie précise que devra emprunter notre secteur.

Pour tout complément d'information sur le groupe Aviation Global Deal, consulter : www.agdgroup.org

“...les biocarburants ne sont pas la panacée. Il faut constamment mettre l'accent sur leur efficacité énergétique, sur la réduction de la quantité de carbone émise par kilomètre passager et cargaison.”



PETER BAKKER

PDG de TNT NV

Changement de cap



Il est 6 heures du matin et une autre journée commence. Après un rapide petit déjeuner, j'entre dans mon cocon de transport personnel. Alimenté à 100 % en énergie renouvelable, il se propulse sans effort, sa carrosserie luisante me rappelant mon ancienne Porsche. J'agite la main au-dessus de l'interface 3D de l'ordinateur intégré et je commande rapidement ma livraison exprès.

Malgré la croissance démographique, je « flotte » virtuellement au-dessus du réseau routier dégagé. Le nouveau plan national de transport optimise nos infrastructures en utilisant beaucoup moins d'énergie et en éliminant virtuellement les encombrements. Le système de transport personnel rapide, avec des voitures électriques fonctionnant sur batteries, a considérablement diminué les émissions nocives et amélioré les déplacements.



Colin McPherson/Colin McPherson/Corbis



Je jette un coup d'œil aux installations thermiques solaires et aux éoliennes qui nous fournissent toute l'énergie dont nous avons besoin au niveau national. Dans nos villes sans émissions de carbone, l'air semble léger et plus propre. Tous les bureaux, les dépôts et les centres européens de TNT sont également sans carbone : nos autres opérations suivent de près. Nos investissements dans la technologie et la collaboration avec nos partenaires ont porté leurs fruits : nos activités émettent maintenant 50 % de CO₂ de moins qu'il y a 15 ans.

Lorsque j'arrive à destination, mon paquet exprès attend, exactement à l'endroit prévu et à l'heure dite. Sortant de mon cocon, je saisis mon tout nouveau gadget, un écran souple. Il pèse à peine 370 grammes, consomme 100 fois moins d'énergie qu'un écran à cristaux liquides et je peux le glisser dans ma poche. Un des gros titres que j'examine attentivement retient mon attention : « Les Jetpacks, des hélicoptères assistés par ordinateurs, vont devenir le mode de transport personnel favori ». C'est peut-être fou, mais qui sait? Tout peut arriver!

Pouvez-vous imaginer un tel monde? On dirait de la science-fiction mais je crois qu'il n'est pas si éloigné. Chez TNT, nous participons dans le cadre du secteur à de nombreux débats qui nous rendent optimistes quant au potentiel des technologies et des carburants nouveaux et novateurs dans le domaine des transports.

Depuis que les changements climatiques et la pénurie des ressources sont devenus des problèmes importants au niveau mondial, il est apparu clairement que l'avenir des

transports repose sur la disponibilité de ces technologies alternatives, et sur le fait que les chefs d'entreprises peuvent intervenir proactivement pour trouver et mettre au point les solutions appropriées au bon moment. Comme TNT a intérêt à créer un avenir viable, nous considérons qu'aller au-delà d'une réponse favorable à la demande et influencer positivement l'orientation des développements futurs « est une façon responsable de prendre des risques ».

Opérateur mondial du transport commercial et société de livraison exprès la plus importante d'Europe, TNT contribue très largement aux émissions de carbone. TNT emploie 160 000 personnes et livre des colis et du courrier exprès aux sociétés commerciales et aux consommateurs de 200 pays, grâce à son réseau aérien et routier très étendu. Les avions et les véhicules de la société produisent près de 80 % de ses émissions de carbone. Puisque nous contribuons à la création du problème, nous devons faire partie de la solution.

Notre stratégie en matière de responsabilité d'entreprise représente l'engagement que nous avons pris dans les domaines où notre impact est le plus fort : santé, sécurité et évolution de notre personnel, empreinte carbone opérationnelle et utilisation des ressources naturelles, collaboration avec les sous-traitants et les fournisseurs et activités philanthropiques. TNT a acquis une réputation de leadership dans ce domaine grâce à des initiatives uniques en leur genre comme un partenariat novateur avec le Programme alimentaire mondial des Nations Unies (PAM). Au cours des deux dernières années, TNT a

introduit le super secteur des produits et services industriels dans l'Indice de durabilité du Dow Jones avec un score plus élevé que celui de toute autre compagnie. Notre stratégie repose sur ces réalisations.

Nous avons commencé à prendre des mesures pour réduire notre production de carbone il y a cinq ans, lorsque nous avons commencé à calculer nos émissions. *Planet Me*, notre programme global en faveur de l'environnement, associé à l'ambition que nous avons de devenir la première société de transport sans émissions, a été lancé début 2007.

Son principe fondamental, le « Code orange » consiste à réaliser des programmes obligatoires touchant chacun des domaines de notre entreprise, depuis les avions et les véhicules jusqu'aux bâtiments, dépôts et voitures de fonction. Son objectif est de réduire notre impact sur l'environnement et de stimuler nos résultats financiers en améliorant constamment l'efficacité énergétique de nos opérations, réseaux et chaînes logistiques à l'échelon mondial et en utilisant plus judicieusement les ressources naturelles.

Notre parc opérationnel, avec quelques 14 500 véhicules, représente 28 % de nos émissions de CO₂. TNT a investi dans un parc de 60 véhicules électriques, de camions hybrides et d'améliorations aérodynamiques pour les camions à remorque. Nous faisons également des essais avec le biogaz qui, associé à des véhicules électriques, nous permettrait d'atteindre un niveau d'émissions zéro dans les transports.

Nos spécialistes de l'exploitation cherchent les moyens de réduire les distances tout en optimisant la capacité de charge des véhicules afin de diminuer les niveaux d'émissions par expédition. L'amélioration du réseau offre un énorme potentiel pour optimiser la prise en charge et la livraison, en particulier la distribution en centre ville, en groupant les expéditions journalières. Notre objectif est d'arriver à des niveaux d'émissions zéro pour les livraisons à effectuer au centre de toutes les grandes villes à partir de 2012.

Les avions

et

les véhicules

de la société produisent

près de 80 % de ses émissions de carbone.

*Puisque nous contribuons à la création du problème,
nous devons faire partie de la solution.*

Une conduite rationnelle peut réduire les émissions de CO₂ de quelques 15 à 20 %; ainsi, notre programme *Drive Me* inspire les normes les plus élevées et récompense les chauffeurs les meilleurs parmi ceux que nous employons et sous-traitons pour la prise en charge et la remise de colis et ceux des camions à remorque. Chaque année, environ 20 de nos meilleurs chauffeurs sont en compétition pour obtenir le titre de chauffeurs de TNT les plus respectueux de la clientèle, les plus sûrs et les plus économes en carburant. Ce programme a eu un impact considérable sur le comportement de nos chauffeurs et de nos sous-traitants qui sont également tenus d'adopter les normes et le comportement de TNT en matière d'environnement.

Au début de notre voyage écologique, nous pensions que si nous répondions aux besoins d'un partenaire nous risquions de négliger ceux d'un autre. L'important, avons-nous découvert, est de trouver un équilibre entre ces intérêts. Nous nous efforçons de trouver des solutions commerciales durables qui profitent à tous. Nous participons à toute une gamme d'initiatives entre sociétés et industries qui nous permettent de mieux comprendre les priorités des parties prenantes et de trouver des solutions à l'appui de notre engagement en faveur de l'environnement et de nos objectifs commerciaux.

Ainsi, notre partenariat avec le PAM nous a amené à collaborer avec le PNUE et le Fleet Forum, centre indépendant de connaissances consacré à l'amélioration des opérations humanitaires. Un « Fleet Safety Toolkit », mis au point en collaboration avec des membres du Forum, a récemment fait l'objet d'essais pilotes couronnés de succès au Kenya en permettant de réduire sensiblement les accidents de la route, la consommation de carburant et les coûts d'entretien des véhicules — réalisations reconnues récemment par le Prix international de la sécurité routière du Prince Michel de Kent.

Notre engagement en faveur de l'environnement et notre stratégie de responsabilité d'entreprise montrent bien que nous sommes convaincus que la contribution potentielle la plus importante que peut apporter TNT à la société est sa gestion responsable et durable. Le succès de la réalisation de nos ambitions présentera un intérêt pour chacun de nos partenaires qui, à leur tour, contribueront à la bonne marche de notre affaire commerciale.

Toutefois, nous ne sommes qu'un acteur dans un monde interconnecté. Imaginez à quoi ressemblerait le monde dans 20 ans si chacun assumait ses responsabilités. Pourrions-nous après tout espérer vivre sur une planète réellement viable?

produits



Des chaussures faites pour marcher



Timberland Co. a lancé ses premières chaussures montantes entièrement recyclables en juillet 2009. Lorsqu'elles sont usées, les bottes Earthkeepers 2.0 sont prévues pour être désassemblées et recyclées au lieu d'être jetées. Elles peuvent être rapportées à n'importe quel magasin Timberland et 80 % des matériaux utilisés dans leur fabrication peuvent être recyclés ou réutilisés. Le cuir est remis en état à l'usine de la société en République dominicaine, tandis que les semelles extérieures sont recyclées dans une usine Green Rubber de Géorgie. De plus, les chaussures montantes Earthkeepers 2.0, doublées en PET recyclé et toile de coton organique, sont fabriquées dans des cuirs provenant de tanneries ayant obtenu le label argent du Groupe de travail sur le cuir pour l'excellence de la gestion industrielle de l'eau, des déchets et de l'énergie.

www.timberland.com/earthkeepers



Une bicyclette en bambou



Le terrain accidenté et cahoteux caractéristique de la plupart des villes et cités africaines rend difficiles l'emploi et l'entretien d'une bicyclette ordinaire. Aussi, nombreux sont ceux, obligés de se déplacer pour se rendre à leur travail, qui choisissent des moyens polluants consommant beaucoup d'essence comme des voitures et des motocyclettes. Toutefois, les cyclistes africains disposent maintenant d'une solution de remplacement durable et respectueuse de l'environnement, mise au point par des entrepreneurs africains : la bicyclette en bambou. Avec un cadre fait de tiges de bambou robustes, cette bicyclette est bien adaptée pour braver les nids de poule que l'on trouve partout en Afrique. De plus, son prix est tout à fait raisonnable : 55 dollars, c'est-à-dire la moitié de ce que coûtent les bicyclettes chinoises d'importation. Déjà en vente au Ghana et en Zambie, ces bicyclettes font un usage remarquable du bambou, ressource respectueuse de l'environnement et hautement renouvelable.

www.zambikes.org/



Le moyen de transport dernier cri



Dans ce numéro de *Notre Planète* consacré au transport, nous ne saurions laisser passer l'occasion de présenter à nos lecteurs qui suivent la mode l'accessoire indispensable de cette année : la bicyclette des designers. Contrairement à la bicyclette en bambou (décrite précédemment), ce n'est pas son prix (de 1 000 à 17 000 dollars) qui fait sa popularité ! C'est plutôt la preuve qu'elle donne que l'on est dans le vent tout en contribuant à réduire les émissions de carbone.



Des casques pour cyclistes pratiques et respectueux de l'environnement



La plupart des casques pour cyclistes sont conçus dans un souci de commodité et de sécurité. Le fabricant de vêtements Lacoste en a conçu un qui répond à ces critères tout en étant élégant et respectueux de l'environnement. Ces casques sont fabriqués dans des matériaux durables tels que laine organique, bio-plastique thermoformé, liège à faible densité et mousse à base de soja. De plus, afin de leur donner un air utilitaire et de cacher les fentes d'aération, ils sont recouverts d'un joli tweed à chevrons en laine organique aérée. Ils s'adressent aux citadines professionnelles de 19 à 40 ans qui, selon les résultats de la recherche dans ce domaine, constituent un groupe plus susceptible d'avoir des accidents de vélo.

<http://www.nowpublic.com/health/lacoste-helmet-concept>



Vélobobile : la voiture - bicyclette



Le Vélobobile permet de faire de l'exercice en étant pratiquement couché et de ménager en même temps l'environnement ! Les vélobobiles sont des tricycles carénés à propulsion humaine et sans émissions. Les cyclistes actionnent le vélobobile à l'aide de pédales classiques et, selon le niveau de leur forme physique, ils peuvent atteindre une vitesse pouvant aller jusqu'à de 50 km/h. Grâce à sa coque fermée, le cycliste est à l'abri des intempéries et certains modèles disposent également d'un espace de rangement supplémentaire.

<http://www.leiba.de/>



Country Feeling Surfboards



Les *Country Feeling Surfboards* donnent aux surfeurs l'occasion de célébrer la nature avec des planches en matériaux respectueux de l'environnement : mousses à base de soja et de canne à sucre, revêtement des planches en chanvre, coton organique, bambou, soie et résine résultant d'une réaction catalytique solaire. Les shapers, spécialistes des planches, joignent l'utile à l'agréable avec leurs lignes classiques de *fishes*, différents types de dérive *twin fins*, *single fins*, *four-fins*, de planches en forme d'oeuf, de funboards, longboards et de stand up paddleboards (planches à pagaie) – toutes plus favorables à l'environnement et construites pour permettre de se concentrer sur la glisse.

<http://www.countryfeelingsurfboards.com/>



Quoi? Pas de batteries?



Votre chambre à coucher est bien le dernier endroit où vous aimeriez trouver de la boue, n'est-ce pas ? Ou bien...le Mud Clock est un réveil respectueux de l'environnement qui fonctionne sans batteries, juste avec un peu de terre et d'eau. Une réaction chimique sans aucun risque entre la boue et des électrodes métalliques le fait marcher et il affiche l'heure sans autre source d'énergie. Vous pouvez aussi ajouter vos plantes préférées dans le pot pour le décorer à votre guise.

<http://www.eartharchitecture.org/index.php?archives/846-Mud-Clock.html>



© Nike Bachman/epa/Corbis



AFFRONTER LE PROBLÈME DE LA CIRCULATION



ANNA TIBAIJUKA

Interview de Anna Tibaijuka,
Secrétaire générale adjointe de l'ONU et
Directrice exécutive d'ONU-Habitat
pour Notre Planète.

Plus de la moitié de l'humanité vit actuellement dans des agglomérations urbaines et des villes. Comment celles-ci contribuent-elles aux changements climatiques?

Urbanisation et changements climatiques sont pratiquement inséparables. La consommation énergétique très élevée des villes,

leur production considérable de gaz à effet de serre et leur forte densité de béton et d'asphalte contribuent à la formation d'îlots de chaleur.

Les villes riches produisent davantage de gaz à effet de serre que les villes pauvres, l'augmentation des revenus et l'évolution des modes de vie augmentant la consommation et la dépendance énergétiques. Dans le monde, la densité démographique des villes s'accroît de près de 200 000 personnes par jour, ce qui portera la proportion de l'humanité vivant dans des zones urbaines à 60 % en deux décennies; la contribution des villes aux changements climatiques doit donc être prise très au sérieux.

Quel est l'impact des changements climatiques sur les villes?

Les trois quarts de toutes les grandes villes sont situées en bordure de mer et 14 des 19 métropoles les plus importantes sont des ports. En fait, 60 % de la population mondiale vit dans des zones côtières à moins de

10 mètres au-dessus du niveau de la mer.

L'élévation du niveau des mers, associée aux autres changements climatiques, sera inévitablement à l'origine d'un accroissement des migrations locales et interurbaines. Selon nos estimations, 30 % environ des habitants de taudis sont déjà des réfugiés environnementaux, ce qui exerce des pressions sur les autorités locales au niveau des terres, des logements et autres services de base.

On peut également s'attendre à ce que des températures plus élevées et une plus forte pollution aient des répercussions sérieuses sur la santé – en particulier pour les citoyens pauvres vivant dans des conditions de surpeuplement et sans hygiène.

Que peuvent faire les villes pour atténuer les changements climatiques et s'y adapter?

Des économies d'échelle et des initiatives urbaines de grande envergure peuvent permettre aux villes de réduire leurs émissions.

Les autorités locales sont un centre d'intervention essentiel du changement; elles peuvent, et doivent, assumer leurs responsabilités et mettre en oeuvre des programmes participatifs pratiques à l'intention des communautés urbaines. Beaucoup de maires, dans le monde entier, mènent déjà des activités visant à encourager l'efficacité énergétique, les énergies renouvelables, une production plus propre et l'application de règlements pour contrôler les émissions industrielles.

Ces bonnes pratiques doivent être partagées. Beaucoup de villes ont créé des « réseaux de villes sur les changements climatiques » afin de partager l'expérience acquise et d'échanger des plans d'action efficaces. ONU-Habitat et le PNUE collaborent dans le cadre de l'Initiative « Les villes et les changements climatiques », composante de SUD-Net, le Réseau pour un développement urbain durable, afin de favoriser des approches interdisciplinaires. Toutefois, les autorités locales du monde en développement ont besoin d'une assistance plus importante dans des domaines tels que le renforcement des capacités, le transfert de technologie et l'appui technique.

Comment les villes peuvent-elle réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports urbains?

Les transports urbains sont la source des émissions de gaz à effet de serre de la planète qui se développe le plus rapidement. Dans les pays en développement, l'augmentation rapide du nombre de véhicules, l'insuffisance des investissements dans la planification des transports urbains et la gestion du trafic aggravent la pollution de l'air et font baisser la productivité économique. Dans les pays développés, il est deux à trois fois plus coûteux de gérer les villes à faible densité démographique et en pleine expansion, et de

les doter en services, que les villes beaucoup plus peuplées.

La réduction de l'impact des transports est l'unique mesure réellement rentable que peuvent prendre les autorités locales pour atténuer les effets des changements climatiques. Il est nécessaire de procéder d'urgence à des investissements afin de remplacer les véhicules fonctionnant aux hydrocarbures par des transports respectueux de l'environnement. Le développement de carburants sans carbone et de solutions de remplacement des moteurs à combustion interne par des systèmes solaires efficaces et autres systèmes de production d'énergie électrique doit être prioritaire.

ONU-Habitat encourage également des stratégies de développement des établissements humains susceptibles de mieux intégrer la planification de l'utilisation des sols, en tenant compte des distances de déplacement. Ainsi, pour répondre à la demande future, nous préconisons les transports publics et les transports non motorisés comme solutions de remplacement à une trop grande dépendance à l'égard de la voiture particulière.

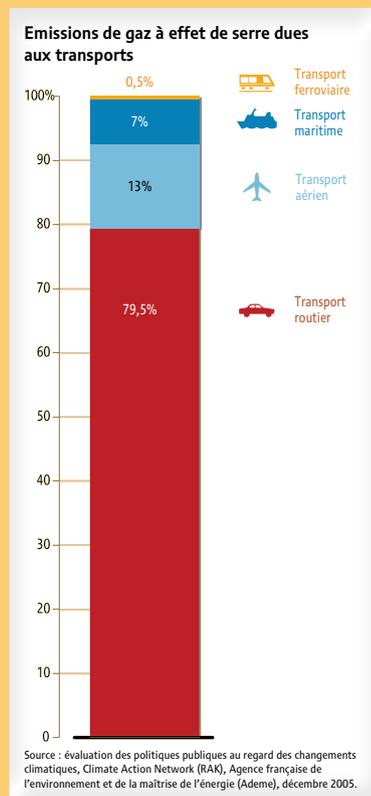
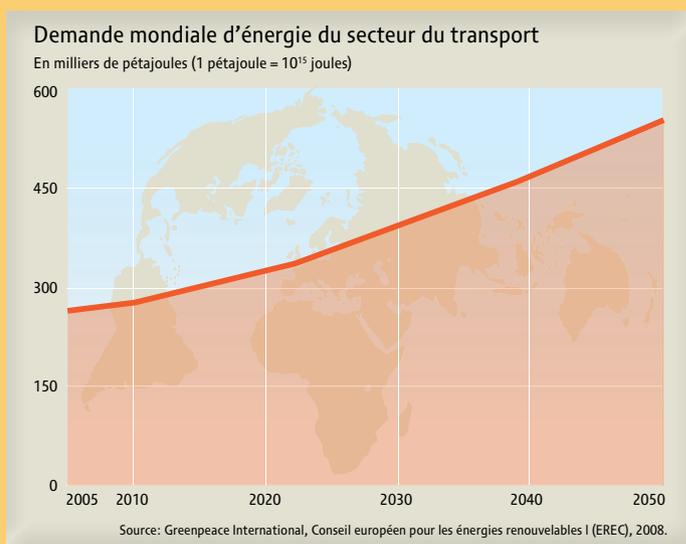
En quoi consiste le futur programme du secteur du transport?

Presque toutes les villes, des pays en développement, en pleine expansion vont devoir faire face à

une augmentation considérable de la demande en matière de transports et de services connexes. Les exemples les plus connus sont les villes de la Chine et de l'Inde; celles-ci sont cependant de plus en plus conscientes de la nécessité de réduire les émissions grâce à des politiques mieux intégrées.

On considère souvent que les pays africains émettent peu de gaz à effet de serre mais, d'ici peu, les transports y deviendront une source importante d'émissions. D'ici à 2030, l'Afrique cessera d'être un continent rural. Les villes d'Afrique de l'Est grandissent à un rythme sans précédent. Nairobi, avec un taux de croissance annuelle de 7 %, est l'une des villes du monde dont l'expansion est la plus rapide et elle souffre déjà de l'inefficacité des transports urbains et de leur mauvaise gestion, d'infrastructures inadéquates et de niveaux de pollution de l'air élevés.

Dans les pays développés comme dans les pays en développement, les autorités municipales doivent s'attaquer immédiatement à l'élaboration de stratégies de planification urbaine intégrées favorisant des villes moins étendues, des transports publics plus efficaces et des émissions moins importantes.



MARC ONA ESSANGUI

se bat infatigablement pour bloquer la construction d'une mine de fer dans la ville gabonaise de Belinga. Cette mine est exploitée par une compagnie minière et d'ingénierie chinoise, la CMEC, en partenariat avec le Gouvernement gabonais. L'énergie dont elle aura besoin lui sera fournie par un grand barrage hydroélectrique situé à proximité des chutes d'eau les plus hautes du Gabon. Ona prétend que le Gouvernement gabonais n'a pas consulté la population locale ni évalué l'impact de l'exploitation sur l'environnement. Dans le cadre de *Brainforest*, l'organisation environnementale dont il est le président, Ona mène une lutte acharnée pour protéger la richesse de la biodiversité et la beauté naturelle du site proposé et, en avril 2009, son militantisme lui a valu le Prix Goldman pour l'environnement.

CARLOS SLIM

Le milliardaire mexicain Carlos Slim est l'un des hommes les plus riches du monde. A l'occasion de la Journée mondiale de l'environnement 2009, il a lancé un projet de 100 millions de dollars pour protéger l'environnement du Mexique avec le Gouvernement mexicain et le Fonds mondial pour la nature (WWF). Slim espère que ce projet créera des emplois tout en protégeant la biodiversité des déserts, des plages et des jungles du pays. Il a démontré que ceux qui choisissent de s'associer avec des gouvernements et des organisations non gouvernementales peuvent arriver à protéger notre environnement. Dans de nombreuses régions du monde, ce type de partenariat est novateur par les perspectives qu'il offre et les orientations qu'il donne à de nombreux philanthropes, gouvernements et organisations non gouvernementales.



APA SHERPA

L'homme qui a fait l'ascension de l'Everest plus souvent que quiconque dans l'histoire l'escalade de nouveau mais, cette fois-ci, dans l'intérêt de la montagne qu'il aime et de l'environnement qu'il cherche à protéger. Le Apa Sherpa a été directement témoin des effets des changements climatiques sur les glaciers himalayens qui fondent rapidement et laissent de moins en moins d'eau potable pour les millions de personnes qui en sont tributaires. En escaladant la montagne pour la 19ème fois, il a captivé le monde et retenu son attention en soulignant les dangers auxquels sont confrontés les pays qui dépendent de la fonte des glaciers de l'Himalaya.

SYEDA RIZWANA HASAN

s'est engagée dans une bataille juridique qui a eu pour résultat une amélioration de la réglementation et une plus grande sensibilisation du public au démantèlement des navires au Bangladesh. De 2005 à 2007, plus de 250 navires, d'un poids total supérieur à 2,5 millions de tonnes, ont été démantelés sur les rivages du Bangladesh. Grâce en partie aux interventions de Hasan, la Cour Suprême du Bangladesh a ordonné la fermeture de 36 chantiers de démolition de navires qui fonctionnaient sans autorisation des instances responsables de l'environnement. Hasan se propose de poursuivre ses activités de plaidoyer pour veiller à ce que les décisions de justice soient respectées. Pour son œuvre, Hasan a reçu en 2009 le Prix Goldman pour l'environnement pour l'Asie.

ENRIQUE PENALOSA

Economiste et ancien maire de Bogota, Enrique Penalosa a beaucoup apporté à sa ville. En trois ans seulement, sa contribution a été immense et il a notamment amené les habitants de Bogota à changer leur manière de se déplacer dans la ville. Il a créé un système de transport rapide par autobus qui transporte maintenant près de deux millions de personnes par jour. Il a également élargi les trottoirs, reconstruit ceux qui se détérioraient et créé de grands espaces publics qui ont amélioré la qualité de la vie et le charme de Bogota. .

PRESIDENT MOHAMED NASHEED

Les Maldives comptent plus d'un millier d'îles dont aucune n'est située à plus de deux mètres au-dessus du niveau de la mer; il n'est donc guère surprenant que l'élévation du niveau de la mer due aux changements climatiques soit une source de préoccupation pour le Président Mohamed Nasheed. Celui-ci explique régulièrement comment ces changements peuvent porter atteinte aux droits humains fondamentaux en détruisant moyens d'existence, habitations et pays. Récompensé par le sixième Prix Anna Lindh pour ses travaux sur les changements climatiques, Nasheed continue à insister sur leurs effets dévastateurs tout en mettant en lumière des solutions réalisables; en mai dernier, les Maldives ont adhéré au Réseau pour un climat neutre du PNUF et pris l'engagement de devenir la première nation du monde neutre en carbone en adoptant des sources d'énergie renouvelables telles que panneaux solaires et éoliennes.



GLADYS KALEMA-ZIKUSOKA

Après avoir obtenu son diplôme du Royal Veterinary College de Londres, Gladys Kalema-Zikusoka, vétérinaire ougandaise, est rentrée chez elle pour devenir la seule vétérinaire de la faune sauvage de son pays. L'expérience acquise dans son travail avec les gorilles de montagne et les populations locales de la forêt impénétrable de Bwindi et l'intérêt et la passion qu'elle leur porte ont permis à Kalema-Zikusoka de rédiger une proposition visant à éviter d'autres conflits entre les fameux gorilles de montagne et les hommes. De ce fait, et en dépit de la concurrence farouche à l'échelon mondial pour obtenir des fonds, Kalema-Zikusoka a reçu 60 000 livres sterling du Fonds Whitley pour la nature. Le projet concernant les gorilles qu'elle a ensuite mis sur pied avec ces fonds donne aux populations locales la possibilité de bénéficier de meilleurs soins de santé et de mieux connaître leurs voisins, les gorilles. Il permet aussi à son Ouganda natal de tirer profit du tourisme axé sur les gorilles sans nuire aux grands singes.

La viabilité des transports est un élément stratégique du développement de villes compétitives qui cherchent à protéger l'environnement et la santé en améliorant considérablement la qualité de vie des habitants.

Cette viabilité garantira la compétitivité des zones urbaines en permettant à leurs habitants d'être productifs et d'apporter leur contribution sur le plan social et économique, plutôt qu'en restant bloqués dans des embouteillages pendant des heures. Selon une enquête, environ 3,3 millions d'heures/homme sont perdues chaque jour dans les embouteillages de la ville de Mexico, ce qui fait que, durant

leur carrière professionnelle, des millions de personnes passent cinq années de leur existence dans une voiture. Cet encombrement du trafic ne se borne pas à la capitale : depuis peu, les habitants de villes moyennes du Mexique souffrent également d'un accroissement exponentiel du temps passé à se déplacer.

Il ne s'agit pas seulement de temps perdu, pour aussi grave que cela puisse être. L'utilisation extensive de moyens de transport motorisés réduit, ou même abolit, le temps consacré chaque jour à la marche, ce qui contribue de manière importante aux problèmes liés à l'obésité et à la surcharge pondérale. Selon

l'Organisation mondiale de la santé (OMS), le risque d'être victime de tels problèmes augmente de 6 % pour chaque heure supplémentaire passée quotidiennement dans un véhicule. La pollution de l'air engendre des maladies, en particulier chez les enfants et les personnes âgées. Au rythme actuel, les émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports passeront de 170 millions à 440 millions de tonnes par an d'ici à 2030.

Mais ce qui est encore plus préoccupant, c'est que cette situation va encore s'aggraver. Le nombre de véhicules qui circulent sur les routes mexicaines a augmenté de



ADRIANA DE ALMEIDA LOBO

Directrice générale du Centre pour des transports viables au Mexique



La solution réside dans LA VILLE

160 %, passant de 8,5 millions à 21,6 millions entre 1996 et 2006; si cette tendance se poursuit, ce chiffre sera de 70 millions de véhicules, soit plus d'un pour deux habitants, d'ici à 2030. Les résultats seraient dévastateurs pour notre santé, notre qualité de vie et notre environnement.

Des efforts acharnés doivent être déployés pour éviter un tel avenir. Les solutions fondées sur l'expansion du réseau routier se sont révélées inefficaces et extrêmement coûteuses. Ainsi, les villes mexicaines doivent d'urgence modifier leurs structures de transport. Il est indispensable de concevoir une approche beaucoup plus holistique prenant en considération le développement urbain, la qualité des espaces publics, la création d'un cadre urbain facilitant la marche et l'usage de la bicyclette en toute sécurité et la mise en place de moyens de transports publics rapides, efficaces, sûrs et propres.

Pour que la croissance urbaine soit compétitive, les rues doivent être construites à une échelle essentiellement humaine, en tenant compte des différents modes de transport. Les voies de circulation devraient être conçues de façon à être mieux reliées entre elles, à raccourcir les trajets et à s'adapter aux différents modes de transport, y compris à la marche et au cyclisme. Les complexes immobiliers devraient offrir à leurs occupants tous les services dont ils ont besoin.

Il faudra trouver des solutions permettant d'avoir un système de transport efficace : diminution de la durée des trajets, amélioration de la sécurité, plus grand confort et meilleure rentabilité. Un exemple en est le bus à haut niveau de service (BHNS) qui, avec des couloirs réservés aux autobus, peut offrir tous les avantages des systèmes modernes de transport urbain sur rail pour une fraction de leur coût. Les systèmes les plus populaires ont des couloirs réservés ou prioritaires pour les transports publics, des arrêts rapides pour la montée et la descente, des machines de prépaiement



© Jonathan Vazquez

et de validation des tickets à bord, des véhicules modernes et de grande capacité utilisant des technologies propres, et des modes de transport et des tarifs combinés.

Le Mexique offre trois exemples. *Optibús* dans la ville de León, la première ligne BHNS du Mexique transporte entre 104 000 et 411 000 passagers par jour sur des lignes de 15 km. *Metrobús* dans la ville de Mexico transporte jusqu'à 450 000 passagers par jour sur 50 km en permettant de réduire les émissions d'oxyde de carbone de 80 000 tonnes environ par an. *Macrobús* à Guadalajara, mis en service en mars 2009, permet d'économiser 23 000 tonnes de CO₂ par an en transportant quotidiennement 75 000 passagers sur des lignes de 16 km.

On trouve encore d'autres exemples de réussite dans d'autres villes d'Amérique latine comme Bogota, Quito, Curitiba, Goiania et Belo Horizonte. Le BHNS a en effet vu le jour en Amérique latine et il est maintenant reproduit dans des villes du monde développé comme Los Angeles, Miami, Las Vegas, Madrid, Paris et Vancouver. Le fait que toutes ces villes aient choisi le même mode de transport prouve bien ses avantages. Il reste à élargir les réseaux existants et à mettre en place ce système dans les villes qui ne l'utilisent pas encore.

Il s'agit en définitive d'assurer la mobilité du plus grand nombre grâce à un système de transport efficace et de grande envergure comprenant des alternatives non motorisées, offrant des conditions décentes et efficaces, consommant le moins d'énergie possible et compétitif aux niveaux du gain de temps, du confort, de la sécurité et du coût.

Jaime Lerner, expert brésilien des transports déclare : « la ville n'est pas le problème : elle est la solution ». Une approche holistique permettra aux villes mexicaines et à leurs habitants de rester compétitifs tout en leur assurant une bonne qualité de vie et un développement urbain durable et en contribuant à la conservation de la planète grâce à des transports stratégiques viables.



© Jonathan Vazquez

"Il est indispensable de concevoir une approche beaucoup plus holistique prenant en considération le développement urbain, la qualité des espaces publics, la création d'un cadre urbain facilitant la marche et l'usage de la bicyclette en toute sécurité et la mise en place de moyens de transports publics rapides, efficaces, sûrs et propres."

Transport: Liens utiles

Vous trouverez sur cette page des liens avec des sites Internet de gouvernements, d'organisations internationales, d'organisations non gouvernementales, d'entreprises, de médias et d'autres groupes du monde entier pour vous aider dans vos recherches sur des questions concernant le domaine du transport. Nous avons compilé ces liens sur la base de l'étude que nous avons faite de l'énorme quantité d'informations disponibles sur l'Internet afin de vous faciliter la tâche et vous permettre de trouver les sources les plus appropriées pour vos travaux. Il est bien évident, cependant, que *Notre Planète* ne fait pas siens les points de vue des groupes dont le site est mentionné et ne peut garantir que les informations affichées sur ces sites sont correctes. Nous espérons par contre vous offrir un large éventail d'avis et de points de vue.

www.unep.org

Site Internet du PNUÉ sur le transport
<http://www.unep.fr/energy/transport/>

Le site du PNUÉ consacré au transport encourage une démarche favorable à la mobilité durable.

Site Internet du PNUÉ sur l'éco-conduite
<http://www.greener-driving.net/>

Cette campagne, menée conjointement par le PNUÉ et plusieurs sponsors de l'industrie automobile, promeut la mobilité durable et explique comment conduire de manière plus écologique.

Partenariat pour des carburants et des véhicules propres
<http://www.unep.org/pcfvr>

Le Partenariat pour des carburants et des véhicules propres (PCFV) aide les pays en développement à réduire la pollution de l'air causée par des véhicules en promouvant des normes et des technologies pour des carburants sans plomb et à faible teneur en soufre et des véhicules plus propres.

Site Internet du PNUÉ sur l'utilisation efficace des ressources
<http://www.unep.org/resourceefficiency/>

Le PNUÉ s'attache à promouvoir l'utilisation efficace des ressources de même que la consommation et la production durables dans les pays développés comme dans les pays en développement. L'objectif visé est d'aider les décideurs des secteurs public et privé à mettre en œuvre des politiques et des mesures susceptibles d'assurer une utilisation efficace des ressources et des modes de consommation et de production durables.

Le PNUÉ et les problèmes urbains
http://www.unep.org/urban_environment/

Le PNUÉ soutient les gouvernements dans leurs actions en incluant dans ses travaux une dimension urbaine essentielle, notamment pour ce qui est de la pollution de l'air, des zones côtières, des déchets, de la biodiversité et des changements climatiques.

Initiative du PNUÉ « Share the road »

http://www.unep.org/urban_environment/NMT_Roads/index.asp

L'amélioration de la planification, du financement et de la construction des routes peut aider à augmenter la sécurité routière et faciliter la mobilité de tous les usagers de la route (y compris les piétons et les cyclistes) à et réduire l'impact des transports routiers sur l'environnement.

Autres sites Internet

Initiative mondiale d'économie de carburant « 50by50 Global Fuel Economy »

www.50by50campaign.org

Cette campagne a pour objectif de doubler l'efficacité des carburants pour automobiles au niveau mondial.

Forum international des transports

<http://www.internationaltransportforum.org/>

Le Forum international des transports est une tribune mondiale et un lieu de rencontre pour tout ce qui touche aux transports, à la logistique et à la mobilité.

Pour des voitures vertes

<http://www.makecarsgreen.org/>

La campagne de la Fédération internationale de l'automobile (FAI) « Make Cars Green » (Pour des voitures vertes) a pour but de réduire l'impact des nuisances automobiles sur l'environnement. Les dix conseils de conduite plus écologique que donne la campagne encouragent les automobilistes à penser vert avant de prendre le volant.

Car Lines

<http://www.walshcarlines.com/>

Car Lines, un bulletin trimestriel d'information sur les émissions dues aux véhicules, le climat et la qualité de l'air publié par Michael Walsh, est un compte-rendu concis et bien documenté des nouvelles les plus récentes dans le secteur du transport.

Cyclopushes motorisés hybrides

<http://hybridtuktuk.com/>

Moyen de transport incontournable pour des millions de personnes en Asie, le cyclopush motorisé est un grand pollueur atmosphérique qui émet des quantités importantes de CO₂, mais il en existe des versions hybrides qui produisent 40 % de moins d'émissions de CO₂ et contribuent ainsi à une meilleure qualité de l'air dans les grandes villes asiatiques. Qui plus est, ces dernières consomment aussi moins de carburant!

Better Place

<http://www.betterplace.com/>

Better Place, leader mondial de la prestation de services de transport par voiture électrique, joue un rôle de catalyseur dans le passage à des moyens de transport durables. Pour que nous ayons la garantie de pouvoir conduire une voiture électrique n'importe quand et n'importe où, Better Place conçoit et met en place des services, systèmes et infrastructures à l'intention des conducteurs de voitures électriques.

Ecodrive

<http://www.ecodrive.org>

Cette campagne encourage tout un chacun à conduire de façon plus sûre et plus économique en énergie.

Projet de transport urbain durable

<http://www.sutp.org/>

Le Projet de transport urbain durable (SUTP-Asia) a pour but d'aider les villes du monde en développement à atteindre leurs objectifs de transport durable par la diffusion d'informations relatives à des expériences internationales et des activités axées sur des villes spécifiques. Ce projet est un partenariat entre GTZ (organisme de coopération technique de l'Allemagne),

la municipalité de Bangkok, CITYNET et la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP).

Commission économique des Nations Unies pour l'Europe

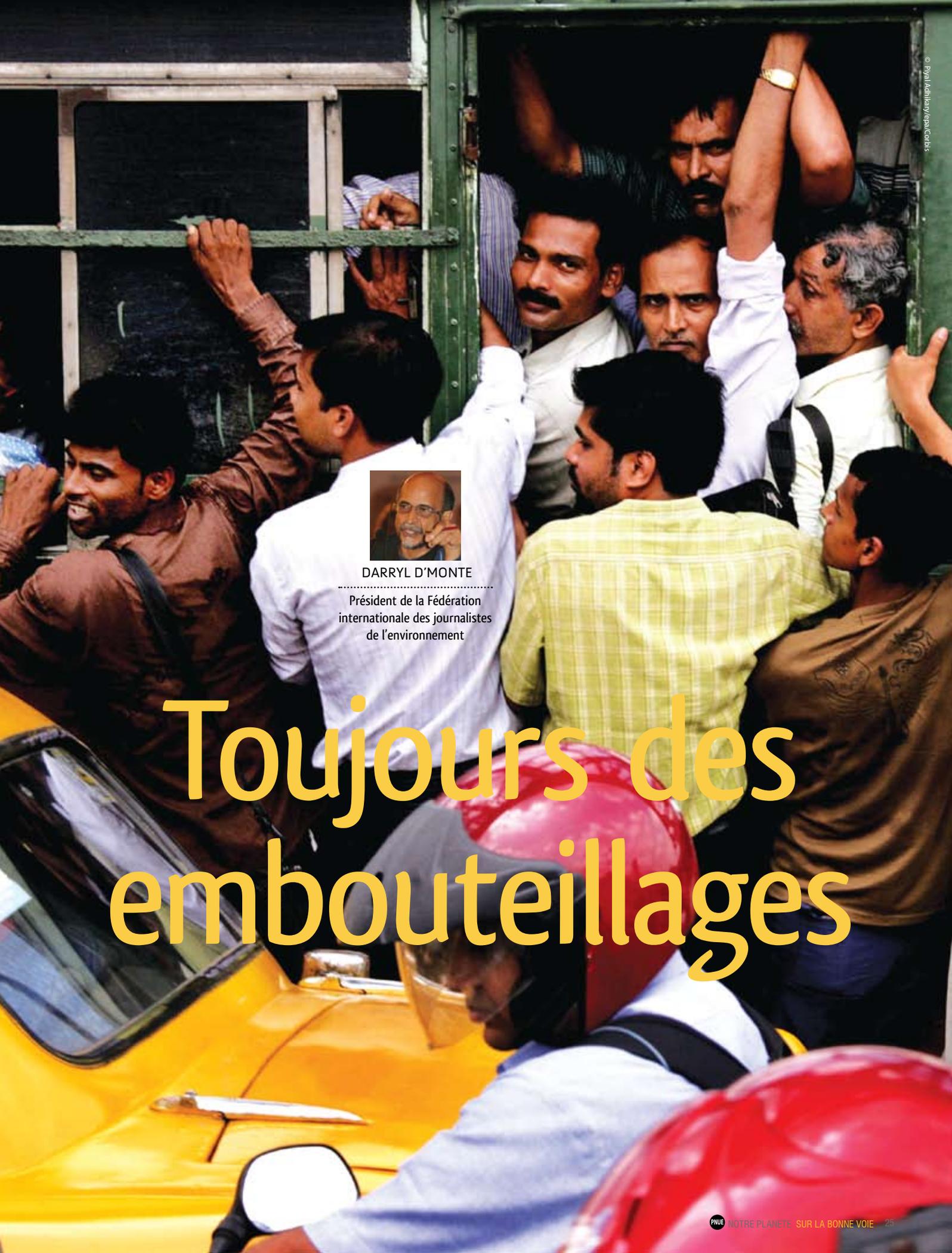
<http://www.unec.org/trans/welcome.html>

Le site Internet de la Division des transports de la CEE-ONU donne des informations sur les réunions à venir, des études et de nouvelles publications et brochures.

Organisation mondiale de la santé – Environnement urbain

<http://www.who.int/heli/risks/urban/urbanenv/en/>

Ce site Internet est un annuaire mondial des sites sur l'environnement urbain qui contient des liens vers des sites du PNUÉ, de l'OMS (Réseau des villes saines), d'autres institutions des Nations Unies (ONU-Habitat), d'organismes de développement, de centres de recherche, d'universités et de la société civile.



DARRYL D'MONTE

Président de la Fédération
internationale des journalistes
de l'environnement

Toujours des embouteillages

La capitale de l'Inde, New Delhi, métropole de près de 14 millions d'habitants, concurrence d'autres villes pour occuper la première place dans la catégorie des villes du monde les plus polluées. L'Organisation mondiale de la santé a attribué à New Delhi la quatrième place pour les villes de la planète les plus dangereuses du point de vue des particules en suspension et des maladies respiratoires. Les voitures, qui utilisent largement le diesel, en sont largement responsables. Avec 1,5 million de voitures environ — autant que pour les villes de Mumbai, Chennai et Kolkata réunies — et plus de deux fois autant de deux-roues et de rickshaws à moteur, l'air y est irrespirable.

Conscientes du fait que cette question ne manquerait pas d'être soulevée à l'occasion des Jeux du Commonwealth l'année prochaine, les autorités de New Delhi ont pris l'initiative ambitieuse, en avril dernier, d'introduire un système de bus à haut niveau de service (BHNS) de type latino-américain dans le cadre d'un projet de transport urbain multimodal qui comprendra également un réseau de rails légers. Ce projet est géré par des spécialistes des transports du prestigieux Institut indien de technologie (IIT) et mis à l'essai avec un véritable réseau de BHNS sur un parcours de 5,8 km, avec une voie centrale réservée aux autobus et une piste cyclable sur le côté.

Les experts de l'IIT se sont inspirés des villes de Curitiba au Brésil et de Bogota en Colombie, où ce système a fait merveille et est donné en exemple au monde entier. Enrique Penalosa, ancien maire de Bogota, s'est rendu à New Delhi il y a quelques années et il a vivement préconisé un tel système pour les 60 % de la population qui prennent quotidiennement le bus.

Cependant, l'administration n'avait pas prévu la colère des automobilistes qui, du fait des voies réservées, se retrouvaient coincés dans un espace de 7 m de large alors qu'ils disposaient auparavant de 10,5 m, bien que la suppression des arrêts d'autobus sur la voie principale et la création d'aires de repos les aient favorisés.

Ce système aurait aussi dû remettre un peu d'ordre dans le chaos de la circulation de New Delhi où les voitures changent de file de façon tout à fait aléatoire. Mais tous ces avantages ont été perdus de vue par les automobilistes qui ont protesté avec vigueur lorsque, les premiers jours, la mise en place du système a occasionné des embouteillages interminables que les médias se sont empressés de monter en épingle!

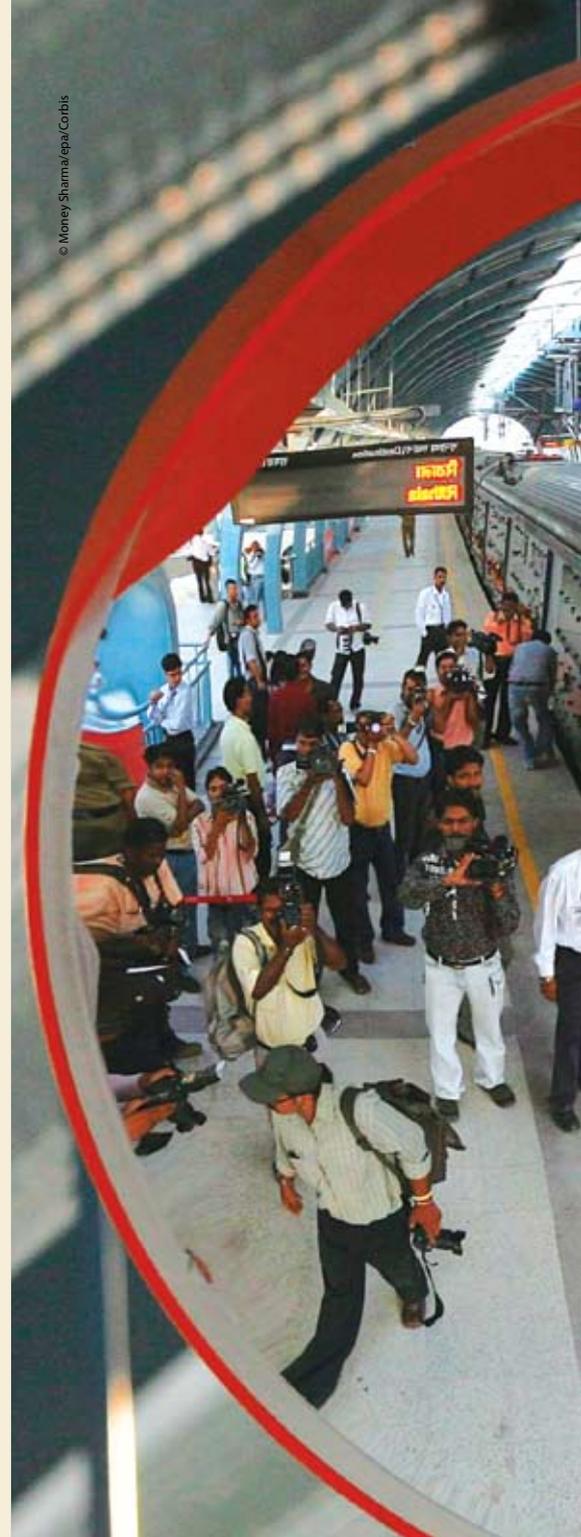
Selon Gautam Bhatia, architecte à New Delhi et critique acerbe de la croissance non planifiée, « le BHNS s'est heurté à la vindicte de la classe moyenne de la capitale. Reliant les quartiers chics du sud de la ville au centre des affaires situé autour de Connaught Place, l'expérience a eu lieu au cœur de l'une des artères les plus fréquentées, laissant peu d'espace aux voitures particulières. Non habitués à voir l'espace routier ainsi réparti entre voitures particulières et autobus publics, nombreux sont ceux qui ont commencé à manifester leur mécontentement ».

Il ne restait pas d'autre choix à Sheila Dikshit, Ministre principal, qui avait été le plus ardent défenseur du projet, que de faire marche arrière et de l'édulcorer. « Le Gouvernement n'a jamais pris les choses au sérieux », s'est lamenté un expert concerné par le projet. « Ils n'ont jamais compris le système. Les médias ont aussi été irresponsables, faisant souffler un vent d'hystérie en prétendant que la circulation était complètement perturbée ».

Entretemps, la ville de Pune a introduit un système semblable à un BHNS et se lance dans la deuxième étape; ce n'est cependant pas un véritable système comme celui de New Delhi, avec un couloir réservé aux autobus, des arrêts d'autobus et un accès spécialement conçu pour les personnes handicapées. Ahmedabad va suivre. Mais l'expert ajoute : « Il n'est pas une ville ni un gouvernement qui ait compris ce que représentent les transports en commun. Il faut leur donner la priorité. Ici, on ne cesse de

faire des compromis, la priorité étant accordée aux voitures, ce qui revient à jeter l'argent par les fenêtres ».

A première vue, le BHNS de New Delhi n'est pas à la hauteur de son métro, dont le premier tronçon de 65 km a été ouvert en 2002, et dont le deuxième, de 128 km, sera achevé l'année prochaine. Il a été cité comme une merveille d'ingénierie, a causé peu de perturbations pendant sa construction et, ce qui est étonnant



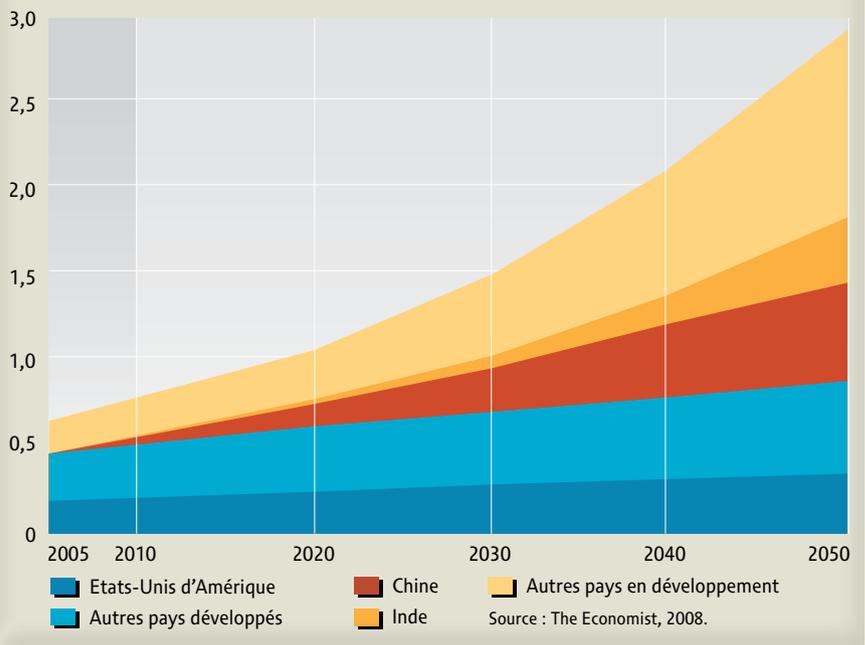


pour l'Inde, il sera terminé avant la date prévue. Le projet a commencé par le choix des trajets convenant aux fonctionnaires de la capitale qui font quotidiennement la navette, puis il sera relié aux quartiers résidentiels plus aisés du sud de la ville. Il offre un moyen de déplacement rapide, confortable et climatisé qui permet d'éviter le chaos de la circulation routière.

Toutefois, les 90 trains du métro ne transportent que 800 000 passagers

Les voitures dans le monde

En milliards de véhicules



par jour, tandis que 6,5 millions de personnes prennent le bus. De plus, le métro est trop coûteux pour les travailleurs sans emploi fixe et les migrants qui représentent la plus grande partie des travailleurs urbains. Lorsqu'ils seront construits, les systèmes monorail et sur rails légers transporteront encore moins de passagers. Le HBNS n'exige, lui, qu'une fraction de ces projets exigeant des capitaux importants. En fait, il ressort de deux études réalisées par le Centre pour la science et l'environnement (CSE) et la chaîne d'actualités NDTV que les banlieusards, les conducteurs d'autobus et même quelques automobilistes estiment que ce nouveau système a amélioré la circulation. Il faudra bien que quelqu'un fasse front comme ceci a été le cas à Bogota où, au départ, il y a eu les mêmes protestations.

Aux dires du professeur Dinesh Mohan de l'IIT, « Ceux qui critiquent le HBNS et doutent de l'utilité d'un couloir central pour les autobus devront revoir leur copie ». Il fait observer que l'utilisation de la voie centrale pour les transports publics est « une notion vieille de cent ans » et que toutes les lignes de tramways

du monde ont été posées au centre des chaussées et y restent et, ajoutait-il, « Il n'y a que dans les villes où les trams ont été supprimés suite aux pressions exercées par l'industrie automobile que les transports publics ont été installés sur le côté. Il a fallu longtemps pour que les gens se rendent compte que l'on devrait revenir à l'idée de placer les transports publics au milieu de la chaussée ».

En 2002, la Cour suprême — aiguillonnée par feu Anil Agarwal, journaliste de l'environnement fondateur du CSE — a déclaré que tous les véhicules publics (autobus, taxis et rickshaws à moteur) devaient passer au gaz naturel comprimé pour libérer New Delhi de sa pollution. Elle a été la première ville du monde à le faire. Mais avec plus de mille véhicules immatriculés chaque jour — dont un tiers fonctionnant au diesel, le volume de la circulation a purement et simplement annulé les effets de cette initiative.

« Il nous faudra prendre des mesures draconiennes pour maîtriser la pollution de l'air, et le faire vite » dit Sunita Narain, Directeur du CSE, « sinon, New Delhi sera étouffée par la brume toxique de l'ère qui précédait le gaz naturel comprimé ».



LILLIAN BORRONE

Présidente du Conseil
d'administration de la
Eno Transportation Foundation

POUR UNE RÉFORME

Aux Etats-Unis comme dans le reste du monde, les inquiétudes suscitées par la sécurité énergétique et les changements climatiques sont passées au premier plan des programmes publics et politiques, ce qui a créé les occasions de changement les plus importantes depuis des générations. Des modifications profondes doivent intervenir dans les politiques des transports des pays développés comme des pays en développement pour lutter localement contre les changements climatiques et la pollution de l'air, diminuer la dépendance à l'égard du pétrole mondialement et stimuler la révolution mondiale des technologies propres à laquelle souscrivent désormais les dirigeants du monde entier.

Les Etats-unis s'apprêtent à réduire leur dépendance à l'égard du pétrole mais il leur reste encore beaucoup à faire. Les règlements de la CAFE (Corporate Average Fuel Economy) adoptés en 1975 en vue d'améliorer les économies de carburant du secteur automobile de ce pays, ont été revus en 2007 afin de porter la norme nationale d'économie de carburant à 35 miles par gallon (mpg) d'ici à 2020. Au printemps de cette année, le Président Obama a annoncé qu'il avait pour

objectif de demander que la flotte des voitures particulières arrive à une moyenne de 35,5 mpg d'ici à 2016. L'Amérique reconnaît que sa dépendance à l'égard du pétrole est à l'origine de problèmes économiques, qu'elle fragilise la sécurité nationale et nuit à l'environnement. Pour que ces problèmes soient véritablement réglés, il faut les replacer dans le contexte général d'une politique nationale des transports viable, plutôt que de se lancer dans des mesures politiques ponctuelles.

Les législateurs et l'Administration Obama auront bientôt une occasion unique de pouvoir réformer la politique nationale dans le domaine des transports puisque le programme fédéral des transports terrestres devra faire l'objet d'une nouvelle autorisation à la date limite du 30 septembre. Des tentatives importantes de réforme ont déjà commencé. Ainsi, le Sous-Comité des autoroutes et du transit du Comité du transport et des infrastructures de la Chambre des représentants des Etats-Unis — sous la direction de James Oberstar du Minnesota, Président du Comité, de John Mica, un membre haut placé, de Peter DeFazio, Président du Sous-comité, et de John Duncan Jr., un membre haut placé — a élaboré un texte législatif comprenant une disposition visant la fixation d'objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'adoption d'autres normes de performance à l'aune desquels les autorités locales et celles des Etats pourront commencer à mesurer leurs progrès. C'est une démarche positive qui permettra de créer une politique nationale globale des transports intégrant préoccupations environnementales et économiques, tout en donnant aux projets bénéficiant d'un financement la responsabilité d'atteindre des objectifs de performance spécifiques. Néanmoins, il est indispensable de procéder à des réformes interdisciplinaires encore plus énergiques dans le secteur des transports pour atteindre les objectifs en matière de sécurité énergétique et de protection de l'environnement.

Beaucoup d'experts et d'utilisateurs du système de transport aux Etats-Unis se sont unis pour demander un remaniement de la politique dans ce domaine. En ma qualité de membre du Projet pour une politique nationale des transports (NTTP) du Bipartisan Policy Center à Washington, j'ai fait partie d'un groupe au sein duquel était représenté un large éventail d'opinions politiques et d'expériences professionnelles, ayant pour mission de trouver un dénominateur commun en vue d'opérer des réformes importantes et de dégager un consensus bipartite sur les incidences des transports sur l'environnement et l'énergie, entre autres.

Les résultats sont à la fois novateurs et réalisables. Nous voulons que soit adoptée une approche axée sur la performance, établissant un lien entre le financement et les objectifs clairement définis et obligeant les bénéficiaires à rendre compte de leurs résultats. Actuellement la politique fédérale commence par distribuer des fonds puis elle s'attaque aux objectifs : la méthode recommandée par le NTTP inverse l'ordre des choses en décrivant d'abord les valeurs nationales et en définissant une série de mesures de la performance orientée vers des objectifs; ensuite seulement elle alloue des fonds aux projets prometteurs et susceptibles de les atteindre. Cette démarche ascendante laisse davantage d'autonomie aux Etats et aux municipalités dans le processus décisionnel : ils sont après tout les mieux placés pour déterminer comment les fonds devraient être alloués pour répondre à leurs besoins au niveau local tout en tenant compte des priorités nationales. Le NTTP préconise une planification neutre et sans parti pris qui ne défende pas une répartition modale spécifique; il laisse par contre aux Etats et aux juridictions locales le soin de décider, au vu de leur situation particulière et de leurs propres objectifs, comment leurs projets dans le domaine des transports peuvent le mieux coïncider avec les objectifs au niveau fédéral.

Outre la sécurité énergétique et la protection de l'environnement, le NTTP défend une politique fédérale des transports fondée sur quatre autres objectifs principaux : croissance économique, connectivité au niveau national, accessibilité au niveau métropolitain et sécurité. Il recommande que le Gouvernement américain alloue des fonds à des programmes susceptibles de progresser et d'atteindre ces objectifs. Dans le cadre de cette stratégie, les priorités concernant l'énergie et le climat seraient pleinement intégrées dans les décisions relatives à l'investissement dans le secteur des transports.

Pour atteindre ces objectifs, il est indispensable d'avoir une méthode d'évaluation des progrès accomplis et le NTTP a mis au point huit mesures de la performance qui, ensemble, constituent une méthode complète à cet effet. Deux mesures spécifiques s'appliquent à la dépendance à l'égard du pétrole et aux changements climatiques : la consommation de pétrole et les émissions de CO₂. Associé à d'autres mesures de la performance, ceci garantit que les progrès réalisés au niveau d'un objectif ne sont pas évalués isolément mais dans le contexte d'une stratégie intégrée de transports viables.

La démarche bipartite du NTTP et l'accent mis sur des objectifs nettement mesurables peuvent servir de base à la réforme de la politique américaine des transports. Les politiques en matière de transport et d'énergie sont inextricablement liées et les conditions requises pour la réforme sont réunies. Les citoyens et les fonctionnaires élus, conscients des problèmes climatiques et de la crise économique, s'en inquiètent. Les décideurs doivent être capables d'inscrire ces questions dans une politique nationale globale pour des transports viables intégrant des obligations redditionnelles. Les Etats-Unis pourront alors évaluer les incidences de leur politique à la fois sur leurs objectifs nationaux et sur leur contribution à la réalisation d'objectifs mondiaux tels que la réduction des émissions de CO₂.

A LA RECHERCHE de l'EcoMobilité



KONRAD OTTO-ZIMMERMANN ET VERÓNICA PÉREZ SUEIRO

Respectivement Secrétaire général et Coordinatrice pour le plaidoyer et les relations publiques,
Alliance mondiale pour l'écomobilité.

A une époque de grande mobilité, les gens et les marchandises se déplacent toujours plus vite et plus loin d'une ville à l'autre et à l'intérieur des villes. Mais l'ère de l'automobile ne saurait durer. Avec presque un milliard de voitures — leur nombre ayant doublé au cours des dernières décennies — et l'expansion des activités économiques, les routes plus nombreuses sont sillonnées par plus de véhicules, à un coût encore plus élevé.

Les transports routiers représentent à eux seuls 4,7 gigatonnes de dioxyde de carbone, soit 17 % des émissions d'origine énergétique dans le monde. Les voitures contribuent aussi aux encombrements, à la

*“C'est
une nouvelle
façon de voyager à
une époque qui doit faire face
à des défis environnementaux.”*

pollution de l'air, à l'expansion urbaine, aux accidents de la route, à la dispersion des habitats écologiques et aux risques pour la santé : la liste est interminable. Les transports routiers peuvent également diminuer la productivité économique tout en intensifiant les changements climatiques. A cause des embouteillages, l'économie de la Corée du Sud perd l'équivalent de près de 4 % du PIB du pays.

Les véhicules équipés de moteurs à combustion nous concernent tous et ont une influence négative sur la santé de nos familles. Les poussières et la suie qu'ils dégagent sont infiniment plus nocifs pour la santé de l'homme qu'on ne le pensait jusqu'à présent.



L'Organisation mondiale de la santé (OMS) estime que plus de 0,8 million de personnes meurent prématurément chaque année à cause de la pollution de l'air des villes due à de fines particules et à laquelle la circulation routière n'est pas étrangère.

Nombreuses sont les villes dans le monde qui réagissent et refusent de suivre les exemples peu probants du monde développé. Au fur et à mesure qu'elles s'étendent, ces villes redécouvrent les avantages des transports en commun, du cyclisme et de la marche à pied et elles investissent dans ces activités. Des organisations gouvernementales et non gouvernementales se penchent sur les questions de la planification, du financement et de la construction des routes afin de garantir l'accès à des segments de routes à tous les usagers — y compris les cyclistes et les piétons. Le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et la Fondation FIA ont lancé avec d'autres partenaires une initiative mondiale appelée « Des routes pour tous : un financement

minimum de 10% pour les rendre sûres, viables et accessibles ».

Toutes ces initiatives finissent par modifier l'image trop familière d'une circulation suffocante, de routes dangereuses et de véhicules trop lents, donnant ainsi la preuve que des transports en commun motorisés peuvent réellement être une option valable. Les villes mettent en place des systèmes de transports publics accessibles, sûrs, confortables et abordables et elles introduisent de nouvelles mesures politiques pour réduire la circulation dans le centre des villes. Quelque 290 000 personnes utilisent maintenant chaque jour les 140 km de pistes cyclables de Rio de Janeiro, ce qui économise quelques 66 000 tonnes de CO₂ par an. La ville du Cap envisage de faciliter l'accès du centre ville aux personnes qui se déplacent en bicyclette. Parmi les autres initiatives populaires, nous retiendrons la voie Transmilenio réservée aux autobus à Bogota, la taxe sur les encombrements imposée à Londres et les programmes de vélos

*“Koprivnica...
...montre la voie à suivre. Elle a augmenté
les obstacles à la circulation routière, construit des
pistes cyclables, créé des espaces verts et introduit
un système de vélos communautaires.”*



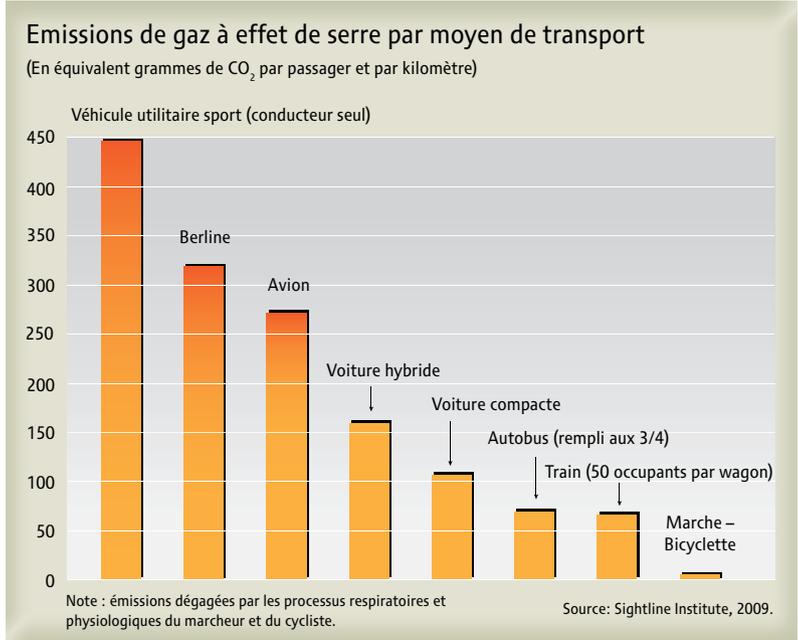
communautaires de Paris, Berlin, Barcelone et Changwon en Corée.

Les villes récoltent aussi les fruits de l'intégration potentielle des différents modes de transport, transformant par exemple les automobilistes en passagers et les passagers en automobilistes, offrant beaucoup plus de choix aux voyageurs et aux banlieusards et profitant également aux employeurs et aux autorités locales. En Afrique du Sud, le Bicycling Empowerment Network importe des bicyclettes d'Europe, des Amériques et d'Asie et les distribue aux écoliers et aux enseignants, aux agriculteurs et aux membres du personnel soignant entre autres — excellent exemple de promotion de modes de mobilité plus propres, plus abordables et plus démocratiques.

Assistons-nous à la naissance de l'ère de l'EcoMobilité? Malgré les progrès accomplis, les villes et les communautés ont encore beaucoup de défis à relever. Les modes de transport traditionnels et polluants sont enchâssés dans la structure physique des villes. Le comportement de chaque citoyen et le statut de l'automobile doivent être réévalués et les entreprises locales, les investisseurs et les dirigeants des communautés doivent prendre conscience des avantages des autres modes de transport.

Les infrastructures physiques des villes devront être repensées et réadaptées pour l'ère de l'EcoMobilité afin d'assurer une plus grande sécurité des déplacements. Au niveau communautaire, les dirigeants devront sensibiliser le public aux avantages, pour la santé, de la bicyclette et de la marche dans un environnement sûr et sécurisé et au plaisir qu'elles procurent.

Koprivnica, petite ville de quelque 31 000 habitants située au nord de la Croatie, montre la voie à suivre. Elle a augmenté les obstacles à la circulation routière, construit des pistes cyclables, créé des espaces verts et introduit un système de vélos communautaires. Grâce au calme de la circulation, ses rues sont récupérées pour les piétons et offrent des possibilités de transport scolaire et au lieu de travail. Elle a organisé des festivals cyclistes, des musées de la bicyclette en plein air et des campagnes de promotion du cyclisme et de la marche. En 2006, cette ville a gagné le Prix Cities Enjoy Bicycles du Conseil international pour les initiatives écologiques (ICLEI) et, deux ans plus tard, elle a reçu le Prix européen de la Semaine de la mobilité, soutenu par la Commission européenne, pour son « plan d'action global » dont l'objectif est de rendre la ville à cent pour cent accessible à tous ». Elle poursuit son travail en améliorant activement les



possibilités d'accès et en offrant des itinéraires pittoresques aux cyclistes.

L'Alliance mondiale pour l'EcoMobilité rassemble un large éventail d'acteurs, où les entreprises, les autorités locales, les experts et les associations d'utilisateurs jouent des rôles importants. Des acteurs clés comme le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et le Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat), Shimano, Giant, Trek, Dahon et le Accell Group dans le secteur du cycle, la Fédération européenne des cyclistes et la Ligue des cyclistes américains ont souscrit à sa mission. Œuvrant à l'échelon international, elle s'efforce d'améliorer la visibilité de l'EcoMobilité dans toutes les disciplines et dans tous les pays et elle s'en fait le défenseur dans les forums politiques internationaux et dans les négociations sur les changements climatiques.

L'ère de l'EcoMobilité a démarré. L'urbanisme — empêcher la création de villes tentaculaires par l'extension urbaine — en fait partie au même titre que la sensibilisation au niveau local, l'exercice du pouvoir au niveau communautaire, le soutien des employeurs et les nouvelles possibilités d'investissement. C'est une nouvelle façon de voyager à une époque qui doit faire face à des défis environnementaux mais dont les avantages — sûreté, sécurité, prospérité, accessibilité économique, équité et plus grandes possibilités de choix en connaissance de cause — restent encore personnels.



Tenue à Stockholm (Suède) du 16 au 18 septembre, la Conférence World Bioenergy – Clean Vehicles & Fuels 2009 est une manifestation spéciale associant deux grandes rencontres internationales : World Bioenergy, la plus grande réunion mondiale sur la bioénergie, et Clean Vehicles & Fuels, la plus importante réunion européenne sur les solutions durables en matière de transport. Cette manifestation est axée sur l'application pratique de systèmes bioénergétiques et de solutions durables en matière de transport couvrant la chaîne dans son ensemble, depuis l'élaboration des politiques et les marchés publics jusqu'à l'introduction de technologies et l'évaluation des systèmes.

<http://www.elmia.se/en/wbcvf/>

La Semaine mondiale du climat aura lieu du 21 au 25 septembre 2009 et il est prévu qu'elle coïncide avec le Sommet sur les changements climatiques organisé le 22 septembre par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Cette semaine importante sera marquée par des activités synchronisées dans plus de 100 villes afin d'exhorter les dirigeants mondiaux à conclure un accord effectif et juste sur le climat lors de la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques qui se tiendra à Copenhague, en décembre prochain. La Semaine mondiale du climat permettra à tous de s'unir, à titre individuel ou collectif, pour demander que des mesures soient prises d'urgence pour lutter contre les changements climatiques.

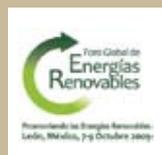


Découvrez comment y participer en consultant le site <http://www.sealthedeal2009.org>



La bataille pour la création de villes et de milieux urbains plus viables aux plans environnemental et social, est l'un des éléments les plus décisifs pour la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques qui se tiendra à Copenhague en décembre. C'est la raison pour laquelle le Prix Göteborg partage un million de couronnes suédoises entre trois personnes ayant trouvé de nouvelles solutions à ces problèmes. Les noms des lauréats de cette année ont été annoncés en juin et l'un d'eux était celui d'une personnalité présentée dans le présent numéro de Notre Planète : Anna Tibajuka.

<http://www.goteborgaward.com/se/>



Organisé conjointement par le Ministère mexicain de l'énergie et l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI), le Forum mondial sur les énergies renouvelables aura lieu du 7 au 9 octobre 2009 à León (Mexique).

Ce Forum mondial sera une plateforme de leadership en ce qui concerne la promotion des énergies renouvelables et il donnera plus de visibilité aux initiatives prises par les pays à l'appui du développement de systèmes d'énergie alternative.

<http://www.grefmexico2009.org/>



prix et événements



« Nettoyons la Terre » est une campagne communautaire en faveur de l'environnement organisée en partenariat avec le PNUE; elle se veut source d'inspiration pour les particuliers et les communautés de tous les coins du globe afin de les amener à nettoyer, réparer et conserver leur environnement. Si vous voulez savoir comment contribuer au week-end « Nettoyons la Terre » du 18 au 20 septembre et avoir plus d'informations, consultez le site

<http://www.cleanuptheworld.org> et cliquez sur



L'Institut pour la politique de développement du transport (IPDT) a décerné le Sustainable Transport Award à la ville de New York en janvier 2009. L'initiative PlaNYC 2030 de New York – une stratégie pour la viabilité de la ville à long terme – lui a valu cette récompense. Ce prix annuel récompense une ville qui utilise des stratégies innovantes de transport afin d'améliorer la viabilité et les conditions de vie de ses communautés tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et autres émissions polluantes. La ville a reçu des marques d'approbation pour avoir transformé quelque 20 hectares de routes, de voies de circulation et d'espaces de parking en 255 kilomètres de pistes cyclables protégées ainsi qu'en zones piétonnes et en places publiques. Le nombre de cyclistes a augmenté de 35 % par rapport à l'an passé. La municipalité a planté plus de 98 000 arbres, mis en place un service d'autobus modèle et introduit des samedis sans voitures. Les autres participants ont reçu des mentions honorables : Beijing, Istanbul, Mexico et Milan.

http://itdp.org/index.php/news_events/news_detail/new_york_city_wins_2009_sustainable_transport_award/



MICHELLE YEOH

C'est une chance que d'avoir Michelle Yeoh à nos côtés dans le combat que nous menons; en effet, l'ancienne Miss Malaisie a infiniment plus de poids qu'une reine de beauté stéréotypée. La star du film primé plusieurs fois aux Oscars *Crouching Tiger, Hidden Dragon*, rendue célèbre par les cascades qu'elle exécute elle-même, est considérée comme la plus grande héroïne de films d'action de tous les temps. Elle a d'ailleurs si largement dépassé les limites du rôle typique d'une James Bond girl dans *Tomorrow never dies* que son partenaire, Pierce Brosnan, l'a qualifiée de « James Bond au féminin ».

C'est donc une excellente nouvelle qu'elle ait repris la lutte pour promouvoir des transports viables et sûrs en collaborant avec le PNUE et la FIA (Fédération internationale de l'automobile) dans le cadre de deux campagnes importantes. « L'Initiative 50/50 » — à laquelle se sont associés l'Agence internationale de l'énergie et le Forum international des transports, a pour but de réduire de moitié la consommation de carburant par kilomètre du parc automobile mondial d'ici à 2050. Et l'Initiative « Des routes pour tous », lancée avec le Programme international d'évaluation routière, demande avec insistance que 10 % des investissements consacrés à la construction de routes le soient à des activités viables et sûres, comme la marche et le cyclisme.

« La sécurité de la mobilité devrait être considérée comme un droit humain fondamental, tout comme l'accès à l'eau potable » a-t-elle déclaré à *Notre Planète*. « C'est une

I call for a Decade
for Road Safety 2011-2020

Together we can save millions of lives

Michelle Yeoh

≡ MAKE ROAD
The Campaign for Global Road Safety

condition primordiale si nous voulons aider des millions de personnes à améliorer leurs conditions de vie et à sortir de la pauvreté ».

Née il y a 47 ans dans une famille chinoise très en vue de Ipoh (Malaisie), ancienne ville minière d'extraction de l'étain, Yeoh Choo-Kheng dit avoir vu comment, dans les pays en développement, les populations ont dû faire face à une évolution spectaculaire des modes de transport au cours des vingt à trente dernières années, et elle ajoute qu'on n'est pas au bout de ce processus. Le parc automobile mondial est appelé à tripler d'ici à 2050, avec 80 % de cette augmentation dans les pays en développement.

D'où l'extrême urgence de l'Initiative 50/50 dont l'objectif est d'économiser deux gigatonnes d'oxyde de carbone, soit approximativement la moitié de toutes les émissions actuelles de l'Union européenne. « Les changements climatiques étant un problème d'importance cruciale, cette initiative a pour but d'aider les décideurs et l'industrie automobile à réduire l'impact de l'augmentation considérable du nombre de voitures par une plus grande économie de carburant et la réduction des émissions de gaz à effet de serre ».

Mais, ajoute-t-elle, « c'est la sécurité routière qui me passionne le plus ». « Toutes les trente secondes un enfant meurt ou est grièvement blessé. Plus de quatre sur cinq des personnes qui meurent dans des accidents de la route vivent dans des pays à moyen ou faible revenu et l'on prévoit que ces pays enregistreront une augmentation de plus de 80 % des décès dus à ce genre d'accidents d'ici à 2020 ».

« Nous sommes confrontés à un problème de proportions épidémiques qui, outre son coût humain tragique, sape nos efforts de développement. Selon de récentes estimations de la Banque mondiale, les pays en développement perdent environ 100 milliards de

dollars chaque année à cause des accidents de la route — soit en gros l'équivalent du montant de toute l'aide au développement ».

Yeoh — honorée du titre de Dato en Malaisie (équivalent plus ou moins au rang de chevalier au Royaume-Uni) et décorée de la Légion d'honneur en France — poursuit : « Ce qui est encore pire, c'est que nous avons les moyens de mettre fin à tout cela et de sauver des vies; et pourtant on ne fait rien. Ce que je retiens de tous mes voyages, c'est ce que j'ai vu de l'impact terrible qu'ont sur la vie des populations les errements des décideurs ou leur passivité. Il serait facile d'arrêter cette hécatombe, mais il faut que le monde s'y mette. Nous devons donc commencer par nous faire entendre en criant haut et fort ».

Yeoh s'intéresse aussi depuis longtemps aux problèmes environnementaux. Elle est d'ailleurs ambassadrice du projet « Sauvez les tigres de Chine » et, pour elle, la sécurité routière est « symptomatique du problème plus général de la viabilité de nos sociétés » car, ajoute-t-elle, « Il y a fort à parier qu'une route peu sûre est également une route qui fait fuir les cyclistes et les piétons ». La campagne « Des routes pour tous » suscite donc son enthousiasme : elle la voit comme une tentative pour « assurer aux pauvres et aux personnes vulnérables qui n'auront jamais de voiture une part juste et sûre dans notre système de transport ». G.L.

of Action
2010-2020

s. It is time for action.



2008

ADS SAFE
Global Road Safety



UNissons-nous *contre*
LE CHANGEMENT CLIMATIQUE  **PNUE**

www.unep.org/ourplanet