



Crédit photo : maoyuping - Shutterstock.com

Villes et transport urbain économes en ressources

Défis

- Le taux mondial d'urbanisation devrait passer de 54 % en 2014 à 66 % à l'horizon 2050. Les villes représentent environ 80 % du PIB mondial et consomment environ 70 à 75 % de l'énergie et des matières premières à disposition dans le monde.
- L'Afrique et l'Asie, les deux continents les plus ruraux, présentent actuellement des taux d'urbanisation de 40 et 48 % respectivement. En revanche, les projections leur imputent près de 90 % de l'augmentation future de la population urbaine mondiale. Cette rapide expansion requiert d'optimiser le potentiel d'utilisation rationnelle des ressources dans la conception et l'aménagement des villes.
- Il convient également de « réhabiliter » les zones urbaines existantes afin qu'elles utilisent leurs ressources de manière plus rationnelle.
- Le secteur du transport constitue un consommateur mondial majeur de ressources et engendre des impacts environnementaux élevés. À l'échelle planétaire, l'énergie consommée directement par cette branche d'activité (transport routier, ferroviaire, aérien, maritime et voies navigables, et pipelines) représente 19 % de la fourniture totale d'énergie primaire et 64 % de la consommation totale de pétrole. La demande mondiale de services de transport devrait continuer à croître à mesure que la demande par habitant (encore relativement faible) des pays en développement et émergents rattrape celle des pays industrialisés.



Réponses

- Il existe trois stratégies principales pour atténuer la hausse de la demande de transport et de ses impacts sur l'environnement : diminuer cette demande, l'orienter vers des modes plus économes en ressources et adopter des technologies plus efficaces ou plus propres.
- Dans le dernier cas, des améliorations majeures débouchant sur des technologies de transport économes en ressources et sobres en carbone s'imposent. La réalisation d'analyses du cycle de vie des émissions et des impacts environnementaux des technologies et des filières de carburants est essentielle pour soutenir les politiques en matière de transport.
- Les autorités municipales doivent collaborer avec divers acteurs urbains, notamment les résidents, les promoteurs immobiliers, les financeurs et les instituts de recherche, afin d'identifier des solutions économes en ressources créatives et innovantes adaptées aux besoins des quartiers concernés.
- Il convient d'élaborer des approches holistiques d'aménagement urbain qui coordonnent les infrastructures de transport et le bâti de manière à améliorer l'accès aux installations et aux services (et donc à éviter les demandes de transport) ainsi qu'aux systèmes de transports publics (transfert de la demande du transport individuel au transport collectif).
- Cinq conditions sont importantes pour influencer l'utilisation de l'énergie et le choix des modes de transport, à savoir :
 - Densité : densité démographique (nombre d'habitants/km²) et densité des activités (nombre d'habitants + emplois/km²) ;
 - Diversité des usages, p. ex., mixte résidentiel-commercial ;
 - Proximité des transports publics (le plus près possible) ;
 - Conception permettant d'associer plusieurs modes de déplacement (à pied, en vélo, en voiture, transports publics) ;
 - Accès aux destinations, notamment localisation des emplois.
- Au vu du développement rapide des villes, notamment dans les pays du Sud, les responsables de l'aménagement urbain auront un rôle de coordination crucial à jouer pour donner le jour à des quartiers à haute densité démographique et usage mixte bien connectés par des systèmes de transport multimodaux. Dans les villes et les zones périurbaines en rapide expansion des pays en développement, les principes du « développement axé sur le transport collectif » constituent une opportunité majeure, s'ils peuvent être appliqués avant la construction d'une nouvelle infrastructure susceptible d'entraîner des pratiques de transport non économes en ressources impossibles à modifier ultérieurement.

Exemple

Prêts hypothécaires verts au Mexique

De quoi s'agit-il ?

- Plus de 900 000 « prêts hypothécaires verts » (destinés à des habitations construites avec des matériaux écoénergétiques et des technologies écologiques améliorant la qualité des services d'approvisionnement en eau, en électricité et en gaz) ayant profité à plus de 3 millions de personnes ont été accordés entre 2007 et 2012.

Facteurs de succès

- Les prêts ciblant principalement des ménages à faible revenu ont des taux d'intérêt bas et donnent lieu à des subventions croisées de la part des foyers à revenu supérieur.

Résultats

- Les ménages ont économisé environ 17 dollars US sur leurs factures mensuelles moyennant un surcoût de 6 dollars US par rapport aux prêts hypothécaires classiques.
- La baisse moyenne de la consommation d'eau (60 %), de gaz (50 %) et d'électricité (40 %) a entraîné une réduction annuelle de 0,75 tonne des émissions de carbone par foyer.

Collaborations innovantes avec divers acteurs

De quoi s'agit-il ?

- Les habitants de la ville brésilienne de Curitiba ont été incités à trier leurs déchets recyclables organiques et non organiques et à les apporter à des stations de traitement en échange de tickets d'autobus, d'aliments et de livres scolaires.
- Dans des villes vietnamiennes, des groupements de travailleurs indépendants se sont organisés pour collecter les déchets domestiques. Ils ont contacté les autorités locales afin d'identifier les quartiers nécessitant des services supplémentaires et d'obtenir l'autorisation de prendre en charge la collecte dans ces zones. À Hô Chi Minh-Ville, il existe environ 3 000 ramasseurs indépendants en mesure de circuler dans les rues étroites plus facilement que les grosses bennes à ordures.

Facteurs de succès

- Participation de divers acteurs.

Résultats

- Moins de déchets.
- Davantage d'emplois créés par rapport à des systèmes de collecte et de tri faisant appel à des camions et des machines.

Aménagement urbain économe en ressources

De quoi s'agit-il ?

- Aménagement urbain à Ahmedabad (Inde).

Facteurs de succès

- Recours à diverses stratégies, notamment développement immobilier à usage mixte (diversité), conception (transport multimodal), accès aux destinations, faible éloignement des transports publics et développement immobilier compact haute densité.
- Décision de la municipalité de mener en parallèle la planification des transports et le plan de développement global avec pour résultat un plan de mobilité intégré à 20 ans.
- Usage complémentaire de toutes les formes de transport grâce à des systèmes de transports publics locaux se connectant à des systèmes de transports publics de masse sur des plateformes de correspondance, et inclusion de voies piétonnes et de pistes cyclables.

De quoi s'agit-il ?

- Vauban, création d'un écoquartier près de Fribourg (Allemagne).

Facteurs de succès

- La conception de tous les logements respecte une norme haute efficacité : 100 bâtiments sont conformes à la norme Passivhaus et 59 des nombreux immeubles équipés de panneaux solaires sont des exportateurs nets d'électricité.
- Conçu pour le transport durable, le quartier est relié au centre de Fribourg par une ligne de tramway et toutes les habitations se trouvent à faible distance à pied d'un arrêt.
- Son agencement encourage activement la marche et le vélo et n'est pas propice à l'utilisation des voitures, car la plupart des rues sont en arc de cercle et sans issue pour les véhicules. En revanche, ces impasses rejoignent le réseau de voies piétonnes et de pistes cyclables qui irrigue l'ensemble du quartier.

Pour de plus amples informations, veuillez contacter
resourcepanel@unep.org
www.unep.org/resourcepanel