



Assemblée générale

Distr. générale
13 juin 2016
Français
Original : anglais

Comité préparatoire de la Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable (Habitat III)

Troisième session

Surabaya, Indonésie, 25-27 juillet 2016

Document de politique générale sur les services urbains et les technologies* (Groupe des politiques n° 9)

Note du Secrétariat

Le secrétariat de la Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable (Habitat III) présente ci-après un document de politique générale intitulé « Services urbains et technologies », élaboré par les membres du Groupe des politiques n° 9.

Les Groupes des politiques d'Habitat III sont dirigés conjointement par deux organisations internationales et composés chacun de 20 experts au maximum provenant de milieux très divers, tels que les milieux universitaires, l'administration publique, la société civile et d'autres organismes régionaux et internationaux.

Pour plus d'informations sur la composition du Groupe des politiques n° 6 et son document de politique générale, veuillez consulter le site www.habitat3.org.

* La version originale du présent document n'a pas été revue par les services d'édition.



Services urbains et technologies

Résumé analytique

Les services urbains et la mobilité sont essentiels aux villes et aux établissements humains inclusifs, sûrs, résilients et durables

Le Nouveau Programme pour les villes doit formuler des recommandations concrètes pour que les villes et les établissements humains deviennent inclusifs, sûrs, résilients et durables en prévoyant l'accès universel à des infrastructures et à des services de base adéquats, sûrs, abordables, accessibles et durables. Ceci suppose que l'on prête une attention particulière aux groupes les plus vulnérables de la société, tels que les pauvres des villes, les femmes, les enfants, les personnes âgées et les handicapés. Les services urbains tels que l'eau, l'énergie, le traitement des déchets et le transport favorisant de manière décisive les possibilités de développement social et économique sont essentiels à la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et des objectifs de développement durable. En conséquence, l'accès à ces services devrait être un droit de l'homme fondamental.

Dans les décennies à venir, il faudra absolument prévoir des services et des infrastructures pour le transport, l'eau, l'assainissement, la gestion des déchets et l'énergie à l'intention d'une population urbaine qui connaît un accroissement rapide. L'accroissement mondial de la population urbaine pose des problèmes considérables, en particulier en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, l'exclusion sociale, la sécurité et la qualité de l'air. Il faudra à cet effet s'orienter vers la prestation de services urbains plus durables, plus sûrs et qui profitent à tous. Le transport a un rôle capital à jouer dans l'accès aux équipements urbains. En outre, la vulnérabilité accrue face à différents types de risques rend encore plus nécessaire de renforcer la résilience de toutes les infrastructures qui fournissent des services. Enfin, il convient d'assurer l'égalité d'accès de tous les groupes et de toutes les populations aux services de base, en privilégiant des prix abordables et des environnements sûrs où tout un chacun peut bénéficier de ces services, en particulier les plus vulnérables et ceux qui en sont tributaires pour vivre une vie décente. Services et accès aux équipements ne supposent pas seulement fourniture d'infrastructures; il s'agit aussi de stimuler l'efficacité, en faisant fond sur l'innovation locale et les initiatives lancées de la base.

Les solutions technologiques doivent être adaptées à l'objectif visé pour contribuer à l'égalité et à l'accès de tous, notamment les groupes vulnérables, aux services urbains. Aussi bien la promotion du concept de ville intelligente que la vitesse à laquelle les technologies de l'information et des communications colonisent la sphère urbaine doivent être davantage intégrées, avec prudence, dans les politiques relatives aux infrastructures et aux services, dans le respect des principes d'inclusion, de sécurité, de résilience et de durabilité, tout en tenant compte de la gouvernance et des forces d'innovation distinctes des infrastructures et des services urbains. La résilience peut être renforcée en mettant au point des systèmes et des réseaux souples, y compris des systèmes et réseaux décentralisés facilitant l'autonomie des municipalités et des collectivités.

Vers de nouveaux modes de gouvernance : le moment est venu de mener une action concertée

Une gouvernance axée sur l'être humain, inclusive et à plusieurs niveaux, une urbanisation intégrée appliquant le principe de subsidiarité et des cadres législatifs et des mécanismes d'application appropriés sont essentiels pour fournir des services urbains et garantir une action coordonnée. À ces fins, le partage des connaissances au sein des villes et entre les villes et le renforcement des capacités peuvent contribuer à passer directement à des solutions durables.

Les efforts internationaux visant à mettre en œuvre le Nouveau Programme pour les villes doivent viser en particulier tous les niveaux de gouvernance et de prise de décisions afin de faire en sorte que les organisations multilatérales et bilatérales, les autorités locales ainsi que les administrations nationales respectent et adoptent le Nouveau Programme pour les villes. Ce dernier doit donc donner suite aux points clefs ci-après.

Points clefs concernant les services urbains et les technologies

Accès pour tous

Les villes ont la responsabilité de fournir des infrastructures et des services urbains pour tous qui soient suffisants, durables et résilients. Il s'agit à la fois d'offrir des conditions de vie de qualité – grâce à des services tels que l'approvisionnement en eau potable, la gestion des déchets et l'électricité – et de faciliter un accès pratique et égal et non discriminatoire aux possibilités urbaines telles que l'emploi, l'éducation, les soins de santé et les espaces publics au moyen de systèmes de transport et de services de mobilité. Afin de fournir ces services, les autorités locales ont besoin de stabilité et de prévisibilité financières, ainsi que de politiques appropriées et de capacités de planification. Il convient à cet effet que les administrations nationales et la communauté internationale apportent leur appui.

Utilisation efficiente

L'utilisation efficiente et efficace des services urbains exige des politiques locales et nationales incitant la population à réduire la consommation des ressources limitées et à orienter la demande vers des solutions durables, ce qui suppose de réduire la consommation d'eau, les déchets, la consommation d'énergie et la demande de déplacements individuels motorisés. Les administrations locales et nationales doivent accorder la priorité à une urbanisation dense et recourir aux politiques et aux solutions technologiques les plus appropriées afin d'appuyer des choix viables en matière de services, de consommation et de mobilité.

Prise en main par les autorités locales

Les autorités locales doivent jouer un rôle de premier plan dans la réalisation d'un bien-être partagé par tous et le développement viable des villes. Pour le faire efficacement, elles doivent nouer un dialogue et établir des alliances avec les parties intéressées aux niveaux local, national et international.

Politiques nationales et soutien financier

Les administrations nationales doivent donner aux autorités locales les moyens de fournir des services suffisants à la population urbaine, notamment en établissant des cadres de financement pour la mise au point et l'exploitation des services et en donnant aux autorités locales la possibilité de s'associer et de mener des actions coordonnées au-delà des limites de la ville.

Introduction

1. Les services urbains tels que l'eau, l'électricité et le chauffage, le traitement des déchets et le transport sont les vecteurs indispensables du développement social et économique et sont donc essentiels pour réaliser les objectifs de développement durable. L'accès à ces services devrait être considéré comme un droit de l'homme fondamental.

2. Ce document présente les conclusions du Groupe des politiques n° 9 sur les services urbains et les technologies, qui ont été établies à partir des communications transmises par une équipe internationale et des observations formulées par les gouvernements, les organisations internationales et les organisations de la société civile. Il met l'accent sur les principaux défis à relever, les critères de priorité et les mesures de mise en œuvre devant figurer dans le Nouveau Programme pour les villes. Il recense les principaux acteurs de la mise en œuvre et apporte des précisions sur l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi des politiques relatives aux services urbains et aux technologies dans le Nouveau Programme pour les villes.

3. Le Nouveau Programme pour les villes se fonde sur le Programme pour l'habitat, dans lequel il est fait mention du droit fondamental à un logement suffisant et à l'eau et des obligations correspondantes incombant aux États et aux administrations. Le transport tient une place déterminante dans le contexte urbain car il donne accès à l'emploi, aux biens, aux échanges sociaux et culturels, aux services de santé et à l'éducation. La planification et l'exploitation des services et des transports urbains doivent garantir un niveau de mobilité suffisant pour assurer le fonctionnement des villes, et ce pour tous les habitants. Les stratégies de mise en œuvre des services urbains doivent prendre en compte les diverses situations régionales et socioéconomiques, l'administration et la gestion locales, les cadres réglementaires et l'applicabilité des solutions technologiques. Pouvoir se déplacer est cruciale pour la population vulnérable car il s'agit d'un facteur clef pour assurer l'égalité des chances dans l'environnement urbain.

4. Les services urbains sont les principaux facteurs permettant mener une existence autonome dans les zones urbaines, qu'il s'agisse d'habitants des villes ou autres, ou que ce soit à des fins d'interactions économiques ou sociales, d'éducation, de santé ou de tourisme.

5. Il est primordial de mettre l'accent sur l'égalité d'accès et le principe d'inclusion pour lutter contre la pauvreté et créer des perspectives sociales et économiques pour tous. Sur le plan géographique et aux fins de l'élaboration d'un document d'orientation pour le Nouveau Programme pour les villes d'Habitat III, les services urbains et les technologies concernent les zones urbaines. Il ne s'agit pas là d'imposer des limites géographiques aux frontières municipales, mais de se pencher sur les liens entre villes et campagnes, la circulation des personnes, les

services, les tâches et les besoins. Pour prendre des décisions durables sur les services urbains, il est nécessaire de promouvoir l'égalité des chances pour les hommes et les femmes dans leur diversité et de profiter de l'occasion pour mener une action ciblée.

I. Vision et cadre de la contribution du document de politique générale au Nouveau Programme pour les villes

6. Le Nouveau Programme pour les villes doit indiquer les étapes concrètes que les villes et les agglomérations urbaines doivent franchir pour répondre aux attentes d'un certain nombre de grands objectifs et cadres mondiaux, notamment le Programme de développement durable à l'horizon 2030, le Programme d'Action d'Addis-Abeba, le Cadre d'action de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe et l'Accord de Paris.

A. Habitat II comme point de départ

7. Le Programme pour l'habitat jette les bases du Nouveau Programme pour les villes, en stipulant que « la science et la technologie ont un rôle crucial à jouer dans le développement d'établissements humains durables et la préservation des écosystèmes dont ils dépendent ». Il souligne que « les services de base sont un élément fondamental du logement et les insuffisances dans ce domaine ont des retombées très graves sur la santé, la productivité et la qualité de la vie, tout particulièrement chez les personnes vivant dans la pauvreté, dans les zones urbaines et rurales ». Il met en exergue les actions connexes que les administrations doivent mener aux échelons appropriés pour promouvoir la fourniture d'infrastructures et de services de base adéquats et abordables.

8. Concernant le programme de transformation pour un transport durable, les partenaires du Programme pour l'habitat se sont engagés à améliorer l'accès au lieu de travail et aux divers biens, services et équipements, notamment en instaurant des systèmes de transport efficaces et écologiquement rationnels, accessibles, moins bruyants et consommant moins d'énergie et en encourageant des modes de développement spatial et des politiques en matière de communications propres à réduire les besoins de transport et à promouvoir, au besoin, des mesures visant à faire assumer aux pollueurs les coûts de la pollution, compte tenu des besoins et impératifs particuliers des pays en développement. En dépit de tous les progrès réalisés ces 20 dernières années, cette déclaration reste d'actualité.

B. Les services urbains aux fins des objectifs de développement durable et de l'Accord de Paris

9. Le Nouveau Programme pour les villes est indispensable si l'on veut réaliser l'ensemble des objectifs de développement durable du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et exécuter l'Accord de Paris. Tout aussi pertinents du point de vue des services urbains, le Programme d'Action d'Addis-Abeba fournit un cadre pour le financement des infrastructures appropriées

et le Cadre d'action de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe fait en sorte que ces dernières soient résilientes.

10. Le Nouveau Programme pour les villes fait le lien entre les cadres généraux et la mention spécifique qui y est faite à la dimension de la mise en œuvre : il fournit la référence physique et géographique à ces cadres – des zones urbaines s'étendant bien au-delà des limites municipales et constituant la connexion urbain-rural. Il fait état également des principes directeurs d'ordre social, économique et environnemental, à savoir l'accès, l'égalité et la création de possibilités de développement pour tous les bénéficiaires urbains, aussi bien les citoyens que tous les autres usagers des zones urbaines, quelles que soient leurs raisons d'y rester, notamment les échanges économiques, l'administration, l'éducation, la santé, les visites ou le tourisme.

11. Le Nouveau Programme pour les villes sera indispensable à la réussite des objectifs de développement durable, étant donné le rôle décisif que jouent les villes dans la réalisation de ces derniers. L'objectif 11 « Villes et communautés durables » renvoie directement aux villes, reconnaissant leur rôle de locomotives de l'économie mondiale, de vecteurs de l'innovation et de centres d'interaction sociale; les agglomérations urbaines sont de ce fait essentielles pour réaliser les ambitions mondiales énoncées dans les autres objectifs de développement durable.

12. Cette constatation se fonde sur le document final de la Conférence Rio+20, qui reconnaît la contribution « de l'eau et de l'assainissement pour les trois dimensions du développement durable » et combien « il importe d'intégrer les questions liées à l'eau dans la problématique du développement durable ». La lutte contre la pollution et la gestion des eaux usées prennent forme dans le cadre de cet accord. Le document final de la Conférence Rio+20 reconnaît en outre que le transport est essentiel au développement durable. Il met l'accent sur la mise au point de systèmes de transport en commun multimodal utilisant moins d'énergie et sur l'intérêt qu'il y a à élaborer des politiques intégrées aux niveaux national, régional et local.

13. La session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (COP 21) qui s'est tenue en 2015 est parvenue à un consensus remarquable sur la lutte contre les changements climatiques. L'Accord de Paris met en évidence les missions dévolues aux villes et leurs contributions spécifiques à la mise en œuvre et à l'évaluation des mesures. Des mesures ambitieuses sont nécessaires pour limiter le réchauffement de la planète à moins de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels. Les villes sont essentielles dans ce contexte. Un certain nombre d'initiatives ont été lancées, telles que l'Initiative de mobilité électrique en milieu urbain (Urban Electric Mobility Initiative), l'Initiative mondiale pour les économies de carburant, le Plan d'action pour un fret respectueux de l'environnement (Green Freight Action Plan), la Plateforme mondiale pour une plus grande efficacité énergétique, l'Alliance des entreprises pour l'eau et le climat (Business Alliance for Water and Climate) et les engagements pris par l'Union internationale des transports publics (UITP) et l'Union internationale des chemins de fer (UIC), preuve s'il en est que des mesures sont prises. Les villes offrent de très nombreuses possibilités de contribuer à ces initiatives afin de stimuler l'action menée à l'échelon local en faveur du climat.

C. Vision des services urbains et des technologies à l'horizon 2030

14. Les grandes lignes du cadre existant présentées ci-dessus font clairement le lien entre la vision de notre planète à l'horizon 2030 et le rôle que jouent les services urbains et les technologies dans le Nouveau Programme pour les villes. Il est largement admis que les zones urbaines sont utiles pour réaliser les objectifs de développement durable. Les liens étroits entre tous les services pertinents, notamment ceux de l'énergie, du transport, de l'eau, de l'assainissement et de la gestion des déchets, ont été renforcés. L'adoption d'une approche intégrée des politiques, des programmes et des plans est dorénavant une condition préalable au financement. La mise en œuvre sur le terrain vise constamment à générer des synergies entre les services urbains et les secteurs du transport. Dans la mesure du possible, les services sont fournis au niveau local. Le concept de ville intelligente va dans le sens d'un développement intégré et durable. Les technologies intelligentes ne sont pas considérées comme une fin en soi, mais comme des leviers permettant de fournir à la population urbaine des infrastructures et des services urbains en quantité suffisante. Les normes techniques sont pleinement conformes aux objectifs de développement durable et n'ont pas d'influence sur les décisions politiques. Elles permettent aux administrations à tous les niveaux de statuer sur les priorités en matière d'investissement, en privilégiant non pas les innovations technologiques, mais les avantages que pourrait en tirer la population urbaine. Le Nouveau Programme pour les villes offre une marge de manœuvre aux zones urbaines de la planète afin qu'elles déterminent leur viabilité et leur niveau d'intelligence technologique, suivant les principes de gouvernance (et d'administration) légitimes que chacune s'est fixés pour prendre les meilleures décisions sur leur développement durable et l'amélioration de leur situation économique et environnementale et de leurs moyens financiers.

15. Les services urbains prennent en compte le degré croissant de numérisation et recourent de façon optimale aux connaissances, aux données et aux technologies « intelligentes » disponibles, dans la mesure où ces éléments contribuent à servir la population urbaine, ainsi qu'à maintenir ou à obtenir une répartition équitable et juste des ressources. Les investissements urbains sont planifiés et réalisés en tenant dûment compte de la problématique hommes-femmes et répondent comme il convient aux besoins, aux priorités et aux préférences des femmes en matière d'infrastructure.

Eau, énergie et ressources

16. Dans les zones urbaines, chacun a accès aux services de base, aux infrastructures urbaines et au transport. Les services de base, les infrastructures urbaines, le transport et l'accessibilité pour tous sont reconnus comme étant essentiels pour créer des possibilités de développement pour la population et réaliser le développement durable des zones urbaines. Dans les zones urbaines, toute personne a accès aux services de base, aux possibilités économiques et d'emploi et aux infrastructures éducatives et sanitaires, sans discrimination.

17. Les services de base doivent être résilients, fiables et de qualité satisfaisante; ils ne peuvent être fournis gratuitement par les autorités publiques s'il s'agit de nouvelles réalisations à but lucratif mises en place par des promoteurs privés et des propriétaires. Les autorités locales sont dûment mandatées pour assurer le recouvrement des contributions aux investissements et des taxes visant à couvrir

l'intégralité des dépenses relatives aux infrastructures et aux services. Des mécanismes permettant le financement croisé des infrastructures de base ont été introduits.

18. L'énergie destinée aux industries et aux ménages dans les zones urbaines provient en grande partie de ressources renouvelables et est distribuée via un réseau, ce qui permet des pertes minimales et des taux d'efficacité élevés.

19. Il faut toujours d'abord privilégier la réduction de la consommation d'énergie, avant de se pencher sur la question d'une consommation plus rationnelle de l'énergie. L'action menée aux niveaux mondial, national, régional et local encourage la mise en place de services urbains et de moyens de transport ayant recours à des combustibles non fossiles.

Transport, mobilité et accès aux possibilités urbaines

20. La qualité de la vie dans les zones urbaines s'est sensiblement améliorée et les villes jouent leur rôle de catalyseur de l'innovation en servant efficacement et harmonieusement de trait d'union entre les personnes et les lieux et les activités.

21. Tous les citoyens, sans discrimination, ont accès dans les zones urbaines aux espaces et aux services publics, aux possibilités économiques, d'emploi et d'éducation, ainsi qu'aux services de santé.

22. Les transports urbains appuient l'ensemble des objectifs de durabilité en offrant des solutions de mobilité économes en énergie, d'encombrement réduit, axées sur l'être humain, opérationnelles, propres et sûres, qui contribuent à la qualité des espaces publics; les externalités négatives, telles que les embouteillages et les émissions de gaz à effet de serre ainsi que le nombre de décès ou de blessés dus à la circulation urbaine, sont réduites au minimum.

23. Les infrastructures et les services de transport durable sont dûment financés par les contributions des utilisateurs et des bénéficiaires indirects.

24. Les zones urbaines sont correctement reliées les unes aux autres et avec les zones rurales. La mobilité est organisée au niveau des zones métropolitaines, au-delà des limites administratives des villes, grâce à une collaboration adéquate entre les entités compétentes.

II. Défis

25. Les villes abritent désormais plus de la moitié des habitants de la planète, dont 30 % vivent dans des taudis. En 2050, la population urbaine devrait atteindre 6,3 milliards de personnes (Programme mondial pour l'évaluation des ressources en eau, 2012). Les pays en développement représentent 93 % de l'urbanisation mondiale (ONU-Habitat, 2010). Le produit intérieur brut mondial a augmenté en moyenne de 3,5 % par an entre 1960 et 2012 (World Economics, 2014), une grande partie de cette croissance ayant un coût social et environnemental non négligeable. Durant cette période, l'urbanisation et la croissance économique, jumelées à l'accroissement de la production et de la consommation, ont suscité un besoin accru d'infrastructures urbaines (Rapport mondial sur la mise en valeur des ressources en eau, 2015).

A. Situations et tendances des domaines thématiques couverts

Eau, énergie et ressources

Eau et assainissement

26. Un quart de la population mondiale vit dans des pays en développement qui sont confrontés à des pénuries d'eau en raison de la faiblesse de la gouvernance, des lacunes dans les capacités professionnelles et du manque d'infrastructures destinées au transport et au traitement de l'eau (Programme mondial pour l'évaluation des ressources en eau, 2015). Près d'un cinquième de la population mondiale, soit 1,2 milliard de personnes, vit dans des zones où les ressources en eau sont insuffisantes (ONU-Eau/FAO, 2007). 748 millions de personnes n'ont pas accès à une source d'eau potable améliorée et 1,8 milliard de personnes n'ont pas accès à l'eau potable (OMS, 2014, p. 1). En 2012, 2,5 milliards de personnes ne disposaient pas d'installations sanitaires améliorées. Un milliard de personnes n'ont accès à aucune installation sanitaire et défèquent à l'air libre (Objectifs de développement durable, 2015); les conséquences pour l'eau et la santé sont graves. D'ici à 2050, la demande mondiale de l'eau devrait augmenter de 55 %, principalement pour répondre aux besoins de l'industrie manufacturière, de la production d'électricité thermique et de l'usage domestique (Programme mondial pour l'évaluation des ressources en eau, 2015). L'augmentation de la demande d'eau peut être le signe d'une croissance économique positive, mais elle pose aussi un défi de taille dans l'allocation des rares ressources en eau entre le secteur industriel, le secteur agricole et les ménages, à qui revient une part mineure mais néanmoins décisive, et au sein d'entre eux. Une demande d'eau accrue marginalise souvent la population pauvre et l'empêche d'avoir accès à l'eau potable.

27. La convergence des changements climatiques et du développement économique croissant dans les pays les moins avancés va aggraver l'insécurité hydrique des pauvres. D'après l'OCDE (2012), d'ici à 2050, la demande d'eau liée à l'industrie manufacturière et à la production d'énergie thermique va augmenter très fortement, en particulier dans les pays en développement et les pays du groupe BRICS. Rien que dans l'industrie manufacturière, la part totale de la demande d'eau devrait passer, d'ici à 2050, de 7 % à 22 % (Programme mondial pour l'évaluation des ressources en eau, 2015). En dépit des progrès remarquables qui ont été réalisés dans la fourniture d'eau au cours des dernières décennies, plus de 80 % des eaux usées dans le monde ne sont pas recueillies ou traitées et les zones urbaines sont la principale source de pollution. Dans les pays en développement, 90 % des eaux usées sont rejetées directement dans les rivières, les lacs ou les océans, sans traitement préalable, ce qui présente des risques pour l'environnement et la santé (Rapport mondial sur la mise en valeur des ressources en eau, 2015).

Énergie et efficacité énergétique

28. Plus de 1,3 milliard de personnes n'ont pas accès à l'électricité et environ 2,6 milliards ont recours à des combustibles solides pour la cuisine (AIE, 2012, tiré du Rapport mondial sur la mise en valeur des ressources en eau de 2014, p. 13). Par ailleurs, environ 400 millions de personnes emploient du charbon pour la cuisine et le chauffage qui, lorsqu'il est utilisé dans des fours traditionnels, est à l'origine de la pollution atmosphérique et de problèmes graves pour la santé (Rapport mondial sur la mise en valeur des ressources en eau, 2014, p. 13). La consommation

mondiale d'énergie a augmenté de 31 % entre 2000 et 2013 (AIE, 2015). La consommation d'énergie des ménages a augmenté de 18 % (AIE, 2013). La part de cette dernière varie selon les régions; dans les pays de l'OCDE et de l'Asie, l'habitat représente 20 à 30 % de la consommation totale d'énergie, alors que la part de la consommation d'énergie des ménages est de 56 % en Afrique, de 17 % au Moyen-Orient et de 15 % en Amérique latine (AIE, 2013). Dans toutes les régions, la consommation d'énergie des ménages en valeur absolue a augmenté; l'accroissement est très modeste dans les pays de l'OCDE et du Moyen-Orient. La plus grande part de l'énergie mondiale est produite à partir de sources fossiles et la part des énergies renouvelables n'a pas augmenté à l'échelle mondiale ces 13 dernières années (AIE, 2015). Les émissions de CO₂ ont augmenté de 47 % durant la même période (AIE, 2013).

29. La production mondiale d'électricité continue d'être dominée par l'électricité thermique, qui utilise le charbon, le gaz naturel et l'énergie nucléaire. La part de l'énergie renouvelable devrait doubler et représenter 30 % de la production totale d'électricité d'ici à 2035 (AIE, 2013). L'énergie éolienne et l'énergie solaire photovoltaïque comptent pour seulement 3 % du mix énergétique mondial. Bien qu'elles devraient enregistrer une progression rapide au cours des prochaines décennies, elles représenteront probablement à peine plus de 10 % de la production mondiale d'électricité en 2035, ce qui est insuffisant pour atteindre les objectifs liés au climat (AIE, 2012).

Déchets et ressources

30. Le volume des résidus urbains solides, l'une des plus grandes catégories de sous-produits générés par un mode de vie urbain, connaît une croissance encore plus rapide que le taux d'urbanisation. En 2000, 2,9 milliards de résidents urbains généraient environ 0,64 kilogramme de résidus urbains solides par personne et par jour, soit 0,68 milliard de tonnes par an. Selon les estimations, plus de 1,3 milliard de tonnes de résidus urbains solides ont été produits en 2012. D'ici à 2025, 4,3 milliards de résidents urbains généreront probablement environ 1,42 kilogramme de résidus urbains solides par habitant et par jour, soit 2,2 milliards de tonnes par an (Banque mondiale, 2013). À ces déchets, il faut ajouter environ un tiers de la production alimentaire destinée à la consommation humaine dans le monde qui est perdue ou gaspillée, soit environ 1,3 milliard de tonnes par an (PNUE, 2013, p. 13).

31. Dans les pays en développement, les municipalités consacrent en général 20 à 50 % de leur budget ordinaire disponible à la gestion des déchets solides (Banque mondiale, 2011). Dans ces pays, environ 30 à 60 % des résidus urbains solides ne sont pas collectés et moins de la moitié de la population est desservie (Banque mondiale, 2011). Dans les pays en développement et émergents, à peine 40 % des déchets sont collectés, contre 98 % dans les pays développés (PNUE, 2013). Selon les estimations, le marché mondial des déchets, depuis la collecte jusqu'au recyclage, représente 410 milliards de dollars par an, sans compter l'immense marché informel des pays en développement (PNUE, 2011, p. 290). Le recyclage d'une tonne d'aluminium permet d'économiser 1,3 tonne de résidus de bauxite, 15 mètres cubes d'eau de refroidissement, 0,86 mètres cubes d'eau industrielle et 37 barils de pétrole, évitant ainsi l'émission de 2 tonnes de dioxyde de carbone et de 11 kilogrammes de dioxyde de soufre (PNUE, 2013, p. 13).

32. Environ 3,5 milliards de personnes, soit la moitié de la population mondiale, n'ont pas accès à des services de gestion des déchets, la mise en décharge sauvage demeurant la méthode d'élimination des déchets la plus répandue dans la plupart des pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire (tranche inférieure), (PNUE, 2013, p. 13). Une tonne de déchets électriques et électroniques contient autant d'or que 5 à 15 tonnes de minerais d'or et des quantités de cuivre, d'aluminium et de métaux rares plusieurs fois supérieures à ce que l'on trouve dans les minerais habituels (PNUE, 2013, p. 13). La décomposition des déchets organiques contribue à hauteur de 5 % aux émissions de gaz à effet de serre dans le monde. Les déchets exercent une pression économique majeure, en particulier sur les budgets des villes : il est fréquent que la moitié du budget d'une ville soit consacré à la gestion des déchets (PNUE, 2013, p. 8).

Transport, mobilité et accès aux possibilités urbaines

33. Contrairement à la vision exposée ci-dessus, la situation qui prévaut actuellement dans de nombreuses zones urbaines est loin d'être idéale. Dans un grand nombre de cas, les conditions de mobilité entravent la croissance durable et la qualité de vie des populations urbaines. Certains des problèmes sont mis en évidence ci-après, tandis que la section suivante s'intéressera aux contradictions institutionnelles et politiques qui ont conduit à cette situation.

34. L'essentiel de l'accroissement démographique se produira dans les pays en développement et en transition, les populations urbaines en Afrique et en Asie devant augmenter de 90 % d'ici à 2050. Cet accroissement démographique va tripler la demande de mobilité et exercer une pression encore plus forte sur les infrastructures et les services qui existent déjà dans ces pays.

35. Les politiques de transport mises en œuvre antérieurement, ainsi que l'aménagement urbain et les infrastructures, ont entraîné une forte dépendance à l'égard de l'automobile. De nombreuses destinations dans les villes ou alentour nécessitent de parcourir de longues distances, ce qui les rend accessibles essentiellement, sinon exclusivement, en voiture. Cette situation a conduit à un déséquilibre dans l'utilisation des divers modes de transport : les modes de transport motorisés privés étant les plus nombreux dans les pays développés, ils absorbent une part extrêmement élevée de l'énergie par rapport au service rendu. Le nombre mondial des trajets quotidiens effectués en voiture dans les zones urbaines devrait augmenter considérablement si aucune mesure n'est prise, passant de 3,5 milliards en 2005 à 6,2 milliards en 2025¹.

36. Alors que l'attrait des voitures particulières chez les populations urbaines des pays développés commence à s'essouffler, les zones urbaines des pays en développement et en transition s'engagent de plus en plus sur la voie de la dépendance à la voiture. Outre l'impact sur les pays en développement et en transition, cette situation aura de fortes répercussions au niveau mondial, notamment en termes de consommation de ressources, d'émissions de gaz à effet de serre, d'encombrement et de risques routiers. Il faut considérablement diminuer le nombre des moyens de transport utilisant des combustibles fossiles et favoriser des modes de transport durables pour les passagers et les marchandises.

¹ UITP 2011, Vers un avenir intelligent pour nos villes : des scénarios de transport urbain pour 2025, *Public Transport International Magazine*, mai-juin 2011.

37. Les villes sont de plus en plus confrontées à des niveaux d'embouteillage qui neutralisent les avantages des agglomérations et nuisent à leur attractivité et compétitivité, ainsi qu'au bien-être des citoyens. S'agissant de l'Union européenne, le Livre blanc des transports de 2011 a évalué le coût des encombrements routiers à près de 100 milliards d'euros par an, soit environ 1 % du PIB total de l'Union européenne en 2010. Il est très utile de noter que la valeur économique produite dans la zone urbaine elle-même, en particulier dans les villes en développement, est de ce fait excessivement ponctionnée. Selon une étude de 2014, les pertes dues à l'engorgement des zones métropolitaines de Sao Paulo et de Rio de Janeiro ont atteint à elles seules 1 milliard de reals brésiliens, soit 8 % du PIB produit dans les deux zones. La structure des agglomérations, de plus en plus marquée par l'étalement urbain, engendre une circulation inutile. Toutefois, les villes des pays développés commencent à inverser cette tendance.

38. Les motocyclettes et les cyclomoteurs, utilisés comme un moyen de transport ordinaire, en particulier dans les pays en développement, sont une solution de substitut à l'emploi de voitures particulières. Ils ajoutent toutefois de nouvelles externalités au transport urbain, qui nuisent à la qualité de vie dans les zones urbaines, principalement en raison de la pollution supplémentaire (tant au niveau du bruit que de la qualité de l'air) et des risques routiers plus élevés.

39. Les groupes défavorisés de la population urbaine, en particulier les pauvres, ne peuvent tirer pleinement parti des possibilités et des services urbains – dont les espaces publics, la santé, l'éducation, un emploi décent – dans la mesure où les distances et les coûts associés aux déplacements urbains restreignent le plein accès et la pleine participation de ces groupes. Les inégalités sociales se creusent au lieu de s'atténuer.

40. Les politiques qui privilégient l'utilisation de véhicules particuliers limitent les possibilités d'améliorer la qualité de vie dans les villes et de promouvoir des interactions sociales. En pareil cas, la mobilité urbaine a des effets négatifs sur les conditions de vie et l'ensemble des moyens de subsistance dans les villes. La mauvaise qualité de vie dans les villes se manifeste sous divers aspects, parmi lesquels figurent des risques élevés inacceptables : 380 000 décès dus à des accidents de la route ont été enregistrés dans les zones urbaines en 2005. Les routes sont essentiellement conçues pour être empruntées par des voitures, sans qu'il soit tenu compte des besoins des usagers de la route vulnérables. Selon l'Organisation mondiale de la Santé, 90 % du nombre total de décès dus à des accidents de la route surviennent dans les pays en développement, où l'on attend l'essentiel de la croissance urbaine : il faut améliorer la sécurité routière en encourageant les usagers de la route à adopter des comportements sans risque, en renforçant les infrastructures et en faisant la promotion de véhicules sûrs. D'autres externalités renvoient à la mauvaise qualité de l'air causée par les émissions de gaz d'échappement, ainsi qu'à la pollution par le bruit produite par les moteurs des véhicules. En outre, le manque d'activité physique associé à l'utilisation de voitures particulières comme principal mode de transport urbain pèsent lourdement sur les systèmes de soins de santé².

² UITP 2016, Exploiter les avantages de la mobilité pour la santé.

41. Actuellement, les habitudes d'utilisation des véhicules dans les villes ne sont pas rationnelles, aussi bien en ce qui concerne le transport des passagers que des marchandises. Les moyens de transport en commun sont sous-utilisés lors des périodes creuses, ce qui se traduit par des coûts de prestation de services élevés. Par ailleurs, les véhicules particuliers sont stationnés près de 95 % du temps, et lorsqu'ils sont utilisés, leur taux d'occupation moyen – si l'on compte qu'ils ont en général 4 places – est bien en-deçà de deux passagers par voiture. Les innovations technologiques et de meilleures données sur l'offre et la demande de transport peuvent remédier à ce manque d'efficacité. Le développement de l'économie de partage, combiné à la numérisation de la mobilité urbaine, offre une occasion de ralentir l'achat de véhicules privés et d'exploiter la capacité des véhicules de manière plus rationnelle.

B. Difficultés et défis des politiques générales

42. Le défi majeur pour les services urbains et les technologies est d'adopter une démarche participative sous la forme de partenariats inclusifs aux différents échelons des autorités publiques et entre les parties prenantes et la population. Un autre défi essentiel consiste à favoriser la croissance et le développement général tout en garantissant l'égalité d'accès de tous les bénéficiaires urbains aux services et aux transports urbains.

43. Tous les secteurs concernés revendiquent en général un rôle dominant (eau, gestion des déchets, énergie, transport, etc.). Le défi consiste à définir une vision commune du développement urbain durable intégré mettant en évidence les interdépendances sectorielles et prévoyant l'établissement de priorités et la mobilisation de synergies entre les secteurs. Les approches sectorielles doivent tenir compte du fait qu'une victoire pour l'un est avant tout une perte pour l'autre. C'est ainsi que l'optimisation de l'alimentation en eau dans un secteur implique souvent que les besoins élémentaires en eau ne seront pas satisfaits dans un autre, la mécanisation de la gestion des déchets signifie la marginalisation du secteur officiel des déchets, l'optimisation des normes en matière de circulation dégrade la qualité des espaces publics, etc. Ceci met en lumière la nécessité d'adopter des approches intégrées et intersectorielles pour les services urbains et la mobilité.

44. S'agissant des investissements consacrés aux services urbains, il faut examiner et déterminer le taux d'investissement des solutions technologiques et innovantes et faire en sorte que ces dernières répondent à la nécessité de servir l'ensemble des bénéficiaires urbains. La conception et la mise en œuvre d'infrastructures urbaines résilientes exigent de faire preuve de pondération et de trancher entre des structures de faible technicité plus souples et solides pouvant facilement être remises en état ou reconstruites après les catastrophes et des infrastructures plus sophistiquées sur le plan technologique, dotées d'un niveau de redondance plus élevé pour résister aux catastrophes.

45. Dans ce contexte, les règles et les normes internationales et nationales posent également un défi de taille : les règles et les normes établies par l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et d'autres institutions de normalisation (la CEI pour l'électrotechnologie, l'UIT pour la télécommunication), sous l'égide de la World Standards Cooperation, exercent d'énormes contraintes sur les plans d'investissement des administrations publiques et du secteur privé. Dans le contexte

du Nouveau Programme pour les villes, il s'agit d'un point critique car la plupart des investissements dans les services urbains sont soumis à des normes techniques, voire non techniques.

46. La fourniture d'infrastructures et de services urbains, en particulier pour les projets entièrement nouveaux, ne repose généralement pas sur le recouvrement intégral ou même partiel des coûts et absorbe les ressources des administrations locales qu'il serait plus indiqué de consacrer à la prestation de services destinés aux pauvres des villes.

47. Les mécanismes de financement classiques et les ressources financières ne suffisent pas à couvrir les coûts de la mise en place et de l'extension des infrastructures et des services de base urbains. Cela vaut également pour l'exploitation et l'entretien des installations. Un transfert approprié via des méthodes d'achat et de prestation transparentes, responsables et solides sur le plan juridique nécessite de dégager un consensus mondial sur la transparence, des procédures d'achat solides et des contrôles quantitatifs et qualitatifs des modalités de prestation.

48. Dans bien des cas, le transfert des tâches liées aux services urbains aux autorités locales afin qu'elles en assument la responsabilité (principe de subsidiarité) ne s'accompagne pas d'un transfert simultané des mandats politiques, des structures administratives, des ressources financières et de la possibilité de prendre des décisions à l'échelon local. Tous les domaines liés à la fourniture d'infrastructures urbaines, de services de base et de services de transport ont pour point commun l'utilisation souvent inefficace des ressources disponibles. Le défi consiste à intégrer soigneusement les secteurs, à prendre en compte les coûts du cycle de vie et à soutenir les investissements dans les domaines produisant les meilleurs résultats en termes d'accessibilité pour tous les bénéficiaires urbains, d'inclusion sociale et de pertinence technologique.

49. Les investissements urbains sont souvent planifiés et réalisés sans tenir compte de la problématique hommes-femmes et ne répondent pas comme il se doit aux besoins, aux priorités et aux préférences des femmes en matière d'infrastructure. Dans ce contexte, il est également nécessaire de reconnaître l'intégration croissante des femmes sur le marché du travail et l'absence d'investissements et de mécanismes propres à assurer une sécurité suffisante dans les transports en commun, notamment pour lutter contre le harcèlement et la violence sexuelle dans les transports.

50. Les difficultés et les défis des politiques générales renvoient aux visions ci-dessus. Pour réaliser ces dernières, les défis suivants doivent être relevés :

Eau, énergie et ressources

51. Il faut de tout urgence pallier à l'insuffisance d'investissements dans la construction d'infrastructures de base permettant d'assurer l'alimentation en eau, la fourniture de services d'assainissement et l'approvisionnement en énergie.

52. Bien que les énergies renouvelables augmentent dans la même proportion que les énergies classiques, elles ne sont toujours pas suffisamment développées et subventionnées par rapport aux combustibles fossiles (Programme mondial pour l'évaluation des ressources en eau, 2014). La production et la distribution de l'énergie sont en général très centralisées, également dans les domaines où il existe

des possibilités évidentes de prestation et d'amélioration au moyen d'opérations décentralisées basées sur les énergies renouvelables.

53. La réduction de la demande à la fois de matériaux et d'énergie, tout en améliorant l'accès des pauvres des villes à l'énergie domestique est un défi majeur.

Transport, mobilité et accès aux possibilités urbaines

54. Les problèmes soulignés ci-dessus sont dus essentiellement à un certain nombre de facteurs structurels, en particulier les incohérences entre les politiques à différents niveaux, qui portent atteinte à la qualité de la vie dans les villes et aux possibilités d'accès offertes aux populations urbaines.

55. Si les politiques de mobilité urbaine ont pour objectif principal d'assurer l'accès aux possibilités et aux équipements, il n'existe pas d'approche systémique en matière de mobilité urbaine. La planification des transports et l'aménagement du territoire, les politiques environnementales ou les politiques de développement économique des villes ne sont généralement pas interconnectés et coordonnés, bien que ce soit aux autorités locales qu'incombe en général la responsabilité de ces politiques.

56. Dans un certain nombre de pays, la compétence en matière de planification et de prestation de services de mobilité urbaine a été dévolue aux autorités locales, mais sans que des fonds suffisants aient été alloués ou que ces dernières aient été habilitées simultanément à lever des fonds ou à prendre des décisions en matière de financement.

57. Si la promotion de l'utilisation des transports publics, la réduction des encombrements ou l'amélioration de la qualité de l'air sont souvent des priorités au niveau local, le coût pour l'utilisateur des modes de transport motorisés privés ne rend pas compte de l'intégralité du coût de ces derniers, notamment en raison des subventions massives dont bénéficient les prix du carburant, décidées au niveau national. En revanche, si la protection sociale et l'égalité peuvent être une priorité des politiques nationales, les pratiques liées à l'aménagement urbain et à la planification au niveau local peuvent parfois créer ou perpétuer des inégalités sociales (par exemple, l'absence d'un accès suffisant aux équipements ou de prestation de services dans les quartiers les plus pauvres).

58. L'analyse préalable nécessaire des projets et des solutions de transport est compliquée par l'absence de cadres d'évaluation (évaluations *ex ante* et *ex post*) et par la difficulté qu'il y a à recueillir des données pertinentes et le coût qui en découle. Dans certains cas, les projets sont mis en œuvre selon des préférences politiques ou individuelles, au lieu d'être orientés par une évaluation factuelle de leurs avantages en termes d'accès aux populations urbaines.

59. Il est difficile d'évaluer et de quantifier les avantages qu'il y a à donner accès aux possibilités urbaines grâce à des modes de transport durables. De ce fait, tant les autorités publiques que les entités privées tendent à considérer le transport durable de marchandises et de passagers comme un coût plutôt que comme un investissement.

III. Établir les priorités : mesures novatrices pour le Nouveau Programme pour les villes

A. Cibles

60. Les cibles doivent être mises en lien avec les objectifs de développement durable qui ont été adoptés, les objectifs de la COP 21, les documents finaux des conférences internationales et l'élaboration des politiques nationales. En outre, elles doivent aussi refléter les ambitions liées à l'expansion des services et au renforcement des transports dans le but d'améliorer les environnements urbains et les conditions de vie en ville. Il s'agit de cibles ambitieuses, notamment la couverture complète des zones urbaines par des services urbains conformes aux normes de base d'ici à la fin de la décennie, la fermeture des sites de mise en décharge sauvages dans un délai de cinq ans et la réduction à hauteur de 50 % des émissions de gaz à effet de serre générées par les transports urbains dans un délai de 10 ans. Pour garantir une mise en œuvre effective, ces cibles doivent être alignées aux niveaux local, national et mondial et soutenues par un large consensus. Des cibles ambitieuses peuvent déterminer l'orientation des mesures actuelles et futures et sont utiles pour mettre en évidence la détermination des pouvoirs publics et envoyer un message clair au marché.

Liens entre les domaines thématiques couverts et les objectifs de développement durable

61. Les liens entre les objectifs de développement durable convenus à l'échelle mondiale et le Nouveau Programme pour les villes soulignent le rôle attribué aux services urbains, à la mobilité et aux technologies pour réaliser ces objectifs. Ces liens font apparaître l'imbrication des objectifs mondiaux et du tissu urbain et le rôle que les services urbains jouent pour tirer le meilleur parti de ces relations étroites. Le Nouveau Programme pour les villes doit reconnaître que la dimension urbaine des objectifs de développement durable est beaucoup plus large que l'objectif 11. Celui-ci, à savoir faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables cible d'autres objectifs. En particulier, l'objectif 3 sur la santé, l'objectif 5 sur l'égalité entre les sexes, l'objectif 6 sur l'eau, l'objectif 9 sur les infrastructures, l'objectif 13 sur le climat et l'objectif 17 sur la réalisation des objectifs sont étroitement liés à l'objectif 11 (Habitat Unit/Université technique de Berlin, 2015). Les services urbains peuvent apporter une contribution notable au développement durable en réduisant la pauvreté, en améliorant la santé et l'égalité, en protégeant l'environnement et la biodiversité, en luttant contre les changements climatiques et en améliorant la qualité de la vie dans nos villes. Cependant, des modes de transport non viables peuvent aussi avoir des incidences considérables sur bon nombre des objectifs de développement durable. Il est essentiel d'en tenir compte dans la planification des systèmes de services urbains.

Liens entre les domaines thématiques couverts et les résultats des objectifs de la COP 21

62. L'accord de la COP 21 vise à renforcer la riposte mondiale face à la menace des changements climatiques, dans le contexte du développement durable et de l'action menée pour éliminer la pauvreté. Il faut pour ce faire contenir l'élévation de

la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels et poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5°C par rapport aux niveaux préindustriels, étant entendu que cela réduirait sensiblement les risques et les effets des changements climatiques. La décarbonisation des secteurs de l'énergie et du transport doit tenir une place déterminante. Il faut s'y acheminer résolument non seulement en vue des objectifs fixés pour parvenir à un développement urbain sûr, abordable, accessible et durable, mais aussi pour ajouter la contribution du secteur urbain aux objectifs climatiques et à la décarbonisation qui va de pair, dans le but d'atténuer les changements climatiques à venir. Les finances constitueront ici un facteur décisif. Le Fonds vert pour le climat et le Programme d'action d'Addis-Abeba ont une mission essentielle à jouer dans ce contexte, en prévoyant notamment de donner aux villes la capacité d'accéder directement au financement international, multilatéral et bilatéral de l'action climatique et aux sources de financement pour la coopération au service du développement.

Liens entre les domaines thématiques couverts et les résultats d'Habitat II

63. Habitat II a souligné la nécessité de lutter contre la détérioration des conditions de vie dans les établissements humains en s'attaquant aux modes de consommation et de production non viables et aux changements de la population, y compris au niveau de la structure et de la répartition, étant donné la tendance aux concentrations excessives. Il convient en outre de s'attaquer à l'insuffisance des infrastructures et des services de base, aux lacunes de la planification, à l'aggravation de l'insécurité et de la violence, à la dégradation de l'environnement et à la vulnérabilité accrue aux catastrophes.

64. HABITAT II a également insisté sur la nécessité de doter les zones rurales d'une infrastructure adéquate, de services publics et de possibilités d'emploi afin de les rendre plus attrayantes, de constituer un réseau intégré d'établissements et de réduire au minimum l'exode rural. Habitat II a préconisé que les handicapés participent pleinement aux politiques, aux programmes et aux projets liés au logement et au développement durable des établissements humains et d'y intégrer l'égalité entre les sexes.

Critères

65. Conformément à la vision des services et des transports urbains qui a été exposée dans la première partie, les valeurs et les critères ci-après doivent être pris en compte lors de l'élaboration et de la mise en œuvre des politiques de mobilité urbaine.

66. L'un des principaux critères pour le choix des priorités politiques est de parvenir à un équilibre entre les objectifs individuels et collectifs. Du point de vue des services et des transports urbains, la plupart des politiques adoptées précédemment ont favorisé les objectifs individuels au détriment des objectifs collectifs.

67. La croissance durable doit être au cœur des politiques relatives aux services urbains et à la mobilité. La durabilité peut favoriser la rationalisation des politiques en vue de fournir de meilleurs services urbains et davantage de transports en commun ayant recours à des technologies propres. En outre, comme il a été mentionné plus haut, les services et les transports urbains doivent agir comme un

levier de croissance et les décideurs doivent veiller à ce que les services urbains et la mobilité durables conduisent également à la croissance économique.

68. L'équité et l'accessibilité économique doivent être prises en considération dans toutes les politiques relatives aux services et à la mobilité, l'accès aux possibilités urbaines devant être assuré de manière équitable. Ce critère est particulièrement pertinent dans le contexte plus large de la promotion de l'intégration et de l'inclusion sociales et il importe de noter que de bons services urbains et un bon réseau de transport public favorisent fortement le développement et l'amélioration du capital humain dans les villes.

69. Parmi les principaux critères d'une approche équilibrée et intégrée visant à réaliser les objectifs de développement durable et les objectifs climatiques figurent la mobilisation des parties prenantes et des ressources en faveur de l'ensemble des services urbains, la consolidation des structures administratives grâce au renforcement des capacités et la mise en place de structures de gouvernance fonctionnelles pour stimuler les mesures de mise en œuvre.

70. La décentralisation est la condition préalable si l'on veut fournir des services urbains en appliquant le principe de subsidiarité, en confiant responsabilités et ressources au niveau approprié de l'administration et en mettant les villes et les municipalités au cœur de la prestation des services urbains. Les décisions en matière d'investissement peuvent alors être fondées sur des critères tels que l'égalité, une prestation de services adaptée à l'objectif visé, la résilience, la création de possibilités économiques et sociales et le recouvrement des coûts.

B. Priorités politiques

71. Les priorités politiques visant à réaliser les objectifs énoncés découlent de ces cibles générales. Les priorités politiques ci-après renvoient aux visions et aux défis exposés ci-dessus.

Eau, énergie et ressources

Eau et assainissement

72. Les services urbains liés à l'utilisation de l'eau (approvisionnement en eau, drainage et eaux usées) doivent être ajustés aux ressources naturelles et aux sols disponibles pour être durables. Il convient de trouver une bonne adéquation entre la demande de services liés à l'utilisation de l'eau, les risques naturels et la disponibilité et la protection des ressources en faisant des choix d'aménagement urbain - bâtiments et quartiers (utilisation en cascade de l'eau, collecte des eaux de pluie, recyclage des eaux ménagères, collecte et traitement des eaux usées, etc.) - qui façonnent l'environnement urbain. Une fois que les infrastructures de base sont fournies et opérationnelles, des systèmes d'approvisionnement en eau et d'assainissement doivent être mis en place en visant le recouvrement intégral des coûts opérationnels, tout en tenant compte des incidences sociales que pourraient avoir leur tarification.

73. Afin d'éviter le gaspillage de l'eau et une répartition inégale des ressources en eau, des systèmes de tarification favorisant l'utilisation efficiente de l'eau dans l'agro-industrie et l'industrie extractive doivent être introduits pour réduire l'empreinte hydrique.

Approvisionnement en énergie et efficacité énergétique

74. Il faut parvenir à l'efficacité énergétique et assurer l'accès aux sources d'énergie renouvelables en mettant l'accent sur la synergie entre les différents domaines. L'objectif principal est la décarbonisation de la production, de l'approvisionnement et de la consommation de l'énergie. Il y a lieu d'intégrer les systèmes énergétiques centralisés et décentralisés et d'utiliser efficacement les réseaux énergétiques bidirectionnels. Lorsque l'approvisionnement d'énergies plus fluctuantes (énergie solaire, énergie éolienne) augmente, il importe au plus haut point de garantir la mise en œuvre de mesures de gestion de la demande et de systèmes de contrôle intelligents qui soient efficaces. De surcroît, le stockage à long et à court terme de l'énergie gagne en importance.

75. Il est essentiel de gérer la transition vers un approvisionnement énergétique durable. Le défi consiste à gérer la demande d'énergie croissante tout en améliorant l'accès des ménages pauvres à l'énergie.

Déchets et ressources

76. Il est nécessaire d'avoir accès à des systèmes décentralisés de gestion des déchets et il est impératif de rechercher des solutions de remplacement aux formes et aux sites non réglementés et inappropriés d'évacuation illicite des déchets (brûlage à l'air libre, mise en décharge sans protection des eaux souterraines).

77. Les déchets doivent être traités comme une ressource et des mécanismes d'« économie circulaire » doivent être mis en place. Pour être acceptée, une politique cohérente en matière de déchets doit absolument prévoir des emplois décents dans le cadre d'un système officialisé de collecte et de recyclage des déchets et la possibilité pour les travailleurs et les recycleurs de déchets du secteur parallèle d'assurer un système de collecte, de recyclage et d'élimination des déchets cohérent, efficace et digne.

Transport, mobilité et accès aux possibilités urbaines

78. Sur la base des critères indiqués ci-dessus, les priorités ci-après sont axées sur la planification urbaine et l'accès aux possibilités et aux services de la ville.

79. Il convient de promouvoir une planification urbaine compacte, dense et inclusive, l'utilisation mixte des sols, ainsi que la planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire. L'objectif doit être de réduire les distances parcourues pour bénéficier et tirer parti des possibilités urbaines, notamment en contrôlant et en inversant l'étalement urbain et en privilégiant l'urbanisation des zones déjà desservies par les services de transport en commun. Partout où un projet d'urbanisation doit être mis en œuvre, il devra inclure des transports publics et des solutions de mobilité non motorisées.

80. Il faut améliorer la quantité, la qualité et l'intégration des modes de transport durables dans les zones urbaines, notamment au moyen de trois initiatives différentes :

a) En investissant dans les infrastructures dédiées aux services de transport en commun, à la marche à pied et au vélo et aux autres futures formes de déplacement ainsi qu'en renforçant les installations des modes de transport non motorisés;

b) En favorisant une utilisation plus efficace des infrastructures existantes et en tirant parti des perspectives qu'offrent la numérisation de la mobilité urbaine et la mobilité partagée;

c) En améliorant les solutions de déplacement durables pour que l'expérience vécue par les voyageurs ayant recours à des modes de transport collectifs et publics soit une alternative au déplacement en voiture particulière, sans qu'ils puissent sentir une différence.

81. La demande de déplacements individuels motorisés doit être prise en charge et le transport urbain rééquilibré en faveur des personnes plutôt que des véhicules. Il faut accorder la priorité aux modes de transport durables qui réduisent le coût du transport pour la population et les externalités négatives du transport urbain.

82. Il faut parvenir à une combinaison de sources de financement résiliente et prévisible pour les déplacements urbains durables. Des mesures doivent être prises pour mieux internaliser les coûts des divers modes de transport urbains et les recettes affectées aux modes de transport durables. Les investissements dans les infrastructures doivent également donner la priorité aux solutions de déplacement durables dans le but de décarboniser le transport urbain.

C. Recommandations essentielles visant à mettre en œuvre le Nouveau Programme pour les villes

83. Un Nouveau Programme pour les villes exige que des politiques, des programmes, des projets et des mesures soient adoptés suivant une approche systématique et à plusieurs niveaux établissant des liens étroits entre les activités menées à l'échelle des administrations et des régions ainsi qu'au niveau local. La prise de mesures doit être considérée comme étant une condition préalable au changement. Il est en outre nécessaire de mener diverses activités immédiates visant à générer une dynamique de changement ayant un certain nombre d'effets rapides. Cela inciterait de surcroît toutes les parties liées à adopter le « programme porteur de changement » dès que possible.

84. Un éventail de recommandations intersectorielles vaut pour l'ensemble des secteurs. Une question d'ordre organisationnel semble relever de ces dernières : la coopération intermunicipale et les services partagés permettent à une municipalité d'offrir, comme solution de substitut, une gamme complète de services grâce à la répartition des responsabilités et au partage des tâches. La coopération intermunicipale peut se concrétiser sous la forme d'un accord entre deux ou plusieurs administrations locales et appuyer la fourniture de services urbains et de solutions de transport, réaliser des économies d'échelle considérables et résoudre les problèmes que les villes et leur arrière-pays ont en commun. On trouvera dans le paragraphe ci-après des recommandations supplémentaires spécifiques à chaque secteur.

Eau, énergie et ressources

Eau et assainissement

85. Évaluer les risques liés à l'eau et la disponibilité des ressources et optimiser les atouts de l'environnement naturel avant de planifier le développement des villes, de sorte que les contraintes puissent être prises en compte, le potentiel naturel valorisé au mieux et les risques atténués, tandis que des synergies avec d'autres secteurs sont mises en œuvre dans une optique d'efficacité maximale;

86. Mettre en œuvre une stratégie de planification intégrée de l'eau propre à gérer les liens entre les zones urbaines et rurales, à minimiser les conflits et les catastrophes écologiques ainsi qu'à optimiser les synergies positives et les avantages réciproques, aux niveaux local et régional;

87. Tirer le meilleur parti des eaux en adoptant une approche intégrée du cycle de l'eau, limiter le mouvement de la ressource, encourager le plus possible sa réutilisation en la prélevant à partir de diverses sources locales, optimiser son utilisation (par exemple en utilisant une qualité d'eau adaptée à l'objectif visé), prévenir la pollution, traiter les eaux usées comme une ressource (pour l'énergie et les matériaux) et favoriser les synergies entre l'eau, l'alimentation et l'énergie;

88. Prévoir des systèmes d'eau urbains évolutifs dotés des ressources nécessaires pour renforcer la capacité d'adaptation, afin de faire face aux incertitudes inhérentes associées aux changements planétaires;

89. Garantir la santé publique grâce à une forte direction locale et à des investissements suffisants dans les infrastructures et les services d'assainissement, mettre au point des stratégies d'accès universel à l'assainissement à l'échelle de la ville et mettre en œuvre des solutions novatrices, adaptées au contexte et tenant compte des spécificités culturelles.

Approvisionnement en énergie et efficacité énergétique

a) Promouvoir une transition nette et immédiate vers un système énergétique à faible émission de carbone conforme à l'objectif de stabilisation à 1,5° C;

b) Accroître l'efficacité énergétique par l'optimisation de la consommation d'énergie des bâtiments, l'amélioration des procédés industriels, des entreprises et des habitations, le refroidissement urbain et l'amélioration du rendement, grâce à la production mixte (bloc ou réseaux de chauffage urbain);

c) Examiner en même temps les aspects de plus en plus divers de l'énergie, tels que la fourniture de chauffage et d'électricité, en liaison avec la mobilité et les technologies de valorisation énergétique des déchets;

d) Créer des possibilités pour que les pays en développement mettent directement en œuvre des solutions reposant sur les énergies renouvelables aux fins du stockage de l'énergie et du réchauffement de l'eau; par exemple, l'énergie solaire et les petits réseaux locaux de distribution d'électricité intelligents dans les zones rurales où il n'existe pas de lignes électriques classiques.

Déchets et ressources

e) Créer une économie circulaire mettant l'accent sur la prévention de la production de déchets, la séparation des sources et l'utilisation de déchets et des résidus;

f) Faciliter la récupération des matières premières secondaires et la réutilisation des déchets; mettre sur pied des installations pour la récupération des matériaux;

g) Garantir la gestion appropriée, transparente et prudente des déchets dangereux conformément aux normes internationales en matière de traitement des déchets et d'hygiène;

h) Instaurer des dispositifs de responsabilité élargie des producteurs qui impliquent ces derniers dans le financement des systèmes de gestion des déchets urbains et réduire la dangerosité des flux de déchets et les taux de recyclage grâce à une meilleure conception des produits;

i) Élaborer des systèmes de prévention de la production de déchets à l'échelle locale tenant compte du métabolisme urbain spécifique et se focalisant sur les flux de déchets les plus urgents et les plus susceptibles de réaliser des économies.

Transport, mobilité et accès aux possibilités urbaines

90. L'établissement des priorités décrites ci-dessus exige une action concertée de la part d'un grand nombre de parties prenantes participant directement ou indirectement à la mobilité urbaine. Le présent paragraphe formulera des recommandations, pour chaque domaine prioritaire, sur la manière dont l'ensemble des parties prenantes doit collaborer pour réaliser ces priorités.

Urbanisme et aménagement urbain

91. Les administrations locales sont l'un des principaux acteurs institutionnels dans ce domaine prioritaire, mais ne sont certainement pas les seuls. La promotion de villes compactes et denses suppose un plan d'occupation des sols, rattaché à un plan pour les transports, qui privilégie les quartiers et les espaces multifonctionnels pouvant être atteints facilement par les transports publics.

92. Les autorités locales doivent absolument favoriser la coopération et offrir les conditions nécessaires pour favoriser une compréhension mutuelle entre les départements du transport et de l'urbanisme.

93. Parallèlement, il est impératif que les administrations locales soient dotées des connaissances et des moyens nécessaires pour élaborer un plan pour les transports et un plan d'occupation des sols et de la capacité juridique de les appliquer dès leur adoption.

94. Dans de nombreuses villes, tant dans les pays en développement qu'au sein des pays développés, il n'est pas facile d'avoir accès aux données de base relatives à l'inventaire des biens fonciers, par exemple un cadastre, et les administrations locales doivent bénéficier du soutien des autorités nationales (ou régionales, le cas échéant) et internationales pour obtenir ces données et en faire bon usage.

95. Les plans d'occupation des sols et les plans pour le transport sont le plus efficaces lorsqu'ils couvrent l'échelle la plus appropriée et également lorsqu'ils prennent en considération les déplacements régionaux et les liens entre les zones urbaines et rurales. À ce titre, il y a lieu de créer un cadre solide et d'instaurer une culture de coopération pour les villes et les municipalités se situant dans la même zone métropolitaine.

96. Dans les lieux où les besoins d'infrastructures sont urgents et où les moyens d'action tant au niveau local que national font défaut, les institutions internationales (telles que les organismes des Nations Unies et les banques multilatérales de développement) ont également un rôle à jouer.

97. Cependant, ce sont les plans qui définissent le cadre principal des investissements dans les villes. Ils doivent aussi être signés et pris en main par les entreprises privées et la société civile afin d'être mis en œuvre avec succès. Par exemple, pour promouvoir des aménagements axés sur le transport en commun, un juste équilibre doit être trouvé entre l'offre d'incitations aux promoteurs immobiliers pour qu'ils réalisent leurs projets près des lignes de grande capacité et l'exploitation de la valeur ajoutée que le transport en commun est susceptible d'apporter à la terre elle-même grâce à l'agglomération d'activités autour des arrêts. Les compagnies de transport, qu'il s'agisse d'exploitants historiques ou privés (même s'ils ne sont pas officiels), doivent également être invitées à tirer le meilleur parti des connexions en créant les services de desserte et les moyens de jonction multimodaux nécessaires pour assurer des déplacements porte à porte sans rupture.

Accroître l'offre et la qualité des solutions de déplacement durables

98. Les investissements en matière d'infrastructure dans les projets urbains doivent être décidés en fonction des avantages qu'ils procurent à la zone. S'agissant des projets d'infrastructure pour le transport urbain, l'accès est l'avantage clef, mais – suivant les valeurs exposées ci-dessus – il y a lieu d'évaluer les avantages en termes d'accès pour les personnes, plutôt que pour les véhicules. Il convient d'adapter les cadres d'évaluation existants pour rendre compte comme il se doit des nombreux avantages que présentent les déplacements durables et la sécurité routière en termes d'économie, de qualité de vie et d'accessibilité. Il importe que tous ces projets soient évalués au moyen d'un cadre commun et que les autorités locales (qui proposeraient les projets en question) soient à même d'apprécier et de recenser les avantages liés aux infrastructures de transport durables.

99. La coopération avec le milieu universitaire est très utile pour optimiser l'utilisation des infrastructures existantes en vue d'en accroître la résilience et l'adaptabilité. Les technologies étant souvent indispensables pour utiliser de manière plus efficace les infrastructures urbaines existantes, il importe que les régulateurs, les entreprises (des secteurs de pointe), les chercheurs et les prestataires de transport œuvrent de concert pour faire en sorte que le cadre approprié soit en place, afin de mieux utiliser les infrastructures de transport et parvenir à ainsi une mobilité urbaine durable et axée sur l'être humain.

100. Pour améliorer la qualité des services de mobilité durables, il est également nécessaire d'assurer une bonne gouvernance et de mener des actions coordonnées, avec l'appui des solutions technologiques. En partant de l'hypothèse que les politiques de mobilité doivent être fondées sur l'équité (telle que mentionnée dans

les critères de priorités ci-dessus), la principale recommandation est que les prestataires de mobilité et les régulateurs coopèrent pour proposer des conditions de voyage et des services durables offrant la même commodité et la même souplesse qui caractérisent jusqu'à présent les déplacements en voiture. Les autorités locales et les prestataires de mobilité des zones métropolitaines doivent absolument entretenir une relation contractuelle claire et exécutoire définissant les obligations qui incombent aux deux parties s'agissant des modalités de service et de rémunération.

Gérer la demande de déplacements individuels motorisés

101. La mise en place de systèmes de restriction d'accès ou de taxes sur les embouteillages qui dissuadent les voitures particulières et les motocycles de pénétrer dans certains quartiers, contribue à réduire les embouteillages, ainsi que la pollution par le bruit, à améliorer la qualité de l'air et à réduire les risques routiers que présente la circulation de véhicules motorisés particuliers. Il est primordial que l'accessibilité à une zone soit également assurée par des modes de transport durables et que toute recette provenant de tels systèmes soit réinvestie afin d'améliorer l'accès et les solutions de transport. Les gouvernements doivent adapter la législation pour permettre la création de zones de circulation restreinte au sein des villes.

102. La mise à disposition de stationnements et le prix de stationnement sont des éléments importants qui orientent le choix du mode de transport des personnes dans les zones urbaines. La suppression des exigences minimales de stationnement lors de la construction de sites résidentiels et commerciaux permettrait de réduire les coûts de construction et d'accroître l'espace disponible. Les autorités locales pourraient à ce titre rechercher des alliances avec les promoteurs immobiliers et les milieux d'affaires de la ville pour mettre en œuvre ces politiques.

103. Il importe également que les objectifs des politiques locales et nationales soient harmonisés afin de promouvoir des solutions de déplacement durables dans les zones urbaines. Il convient en particulier de cesser de subventionner les prix des carburants ou d'offrir des avantages fiscaux pour l'achat de voitures (voitures de fonction).

Garantir des fonds suffisants

104. Dans la mesure où il faut des fonds pour assurer l'accès aux possibilités et aux équipements urbains – tant sous forme d'investissements dans l'infrastructure que de fonds pour la maintenance et l'exploitation des services – il convient de trouver des sources de revenus stables. Il y a lieu de mettre en place des cadres de coopération clairs faisant en sorte que les autorités locales soient habilitées à planifier et à fournir des services en ayant parallèlement la capacité de lever les fonds requis aux fins de la prestation effective des services. Les administrations locales doivent en outre maintenir un dialogue ouvert et transparent avec les entreprises locales, qui ont intérêt à ce que les villes soient plus accessibles. Bénéficiaires indirectes de la mobilité durable, ces dernières doivent également participer en assumant une part du financement nécessaire aux services de mobilité durables dans les zones métropolitaines.

IV. Acteurs clés : les institutions d'appui

105. Cette partie s'appuiera sur les recommandations cruciales mises en exergue dans la partie III.C pour recenser les acteurs et parties prenantes qui devraient en théorie participer à l'élaboration des politiques. De surcroît, les liens, relations et interactions envisagés entre les acteurs pour assurer le succès des priorités politiques et des résultats seront mis en lumière. Si les parties prenantes seront citées sous forme d'une liste, du plus haut niveau d'agrégation au plus faible, les relations entre ces dernières ne doivent pas être des relations de hiérarchie mais de coopération et doivent être bâties autant que possible sur un pied d'égalité.

A. Administration publique

Administrations nationales

106. Les administrations nationales doivent reconnaître que les zones urbaines sont des plateformes influentes pour la compétitivité, la productivité et la croissance du pays. La meilleure qualité de vie que procure l'accès aux services urbains tels que l'eau, l'énergie et la gestion des déchets, attire les populations urbaines, ce qui concentre les possibilités de croissance dans les villes; de ce fait, les administrations nationales doivent donner aux autorités locales les moyens de fournir ces services de manière durable, en ayant recours à la technologie pour pallier au caractère limité des ressources. Elles devraient en outre collaborer avec les représentants de la ville afin de veiller à ce que les politiques de mobilité urbaine atteignent leur objectif, à savoir libérer ces possibilités de croissance et trouver les moyens de lever les obstacles à la productivité et au développement économique, tels que les embouteillages, le manque d'accessibilité et les risques routiers élevés.

107. Les administrations nationales jouent un rôle essentiel dans la fourniture des fonds, tout comme l'évaluation critique des projets et des stratégies qui exigent d'importants investissements. Il s'agit à la fois des investissements dans les services qui améliorent la qualité des conditions de vie dans les villes (l'accès à l'énergie, à l'eau et à l'assainissement et la gestion des déchets) et ceux qui permettent d'accéder aux possibilités offertes par les villes (infrastructures et services de transport durables).

108. Les administrations nationales doivent reconnaître le lien intrinsèque entre la configuration spatiale et la géographie des zones urbaines et l'accès qu'ont les populations des villes aux possibilités offertes par les villes. Ce faisant, elles doivent appuyer l'intégration de l'aménagement du territoire et des politiques de transport au niveau local. La création et la gestion d'un inventaire d'occupation des sols, auquel les autorités locales peuvent avoir accès, sont une condition préalable importante.

109. Les administrations nationales doivent créer, en coopération avec les institutions internationales si nécessaire, un fonds national pour les infrastructures urbaines, l'objectif explicite étant de donner aux villes les moyens d'œuvrer en vue de réaliser la cible 11.2 des objectifs de développement durable. Les critères d'attribution de ces fonds doivent être liés à la mise en œuvre de stratégies d'urbanisation intégrées (telles que les plans pour une mobilité urbaine durable) et la décision d'approuver et de verser les fonds doit faire suite à une procédure d'évaluation prenant en compte les éléments communs.

110. La coopération entre les administrations nationales et locales doit avoir lieu dans un cadre bien défini car la mise en œuvre des projets de services et de transports urbains pourrait créer de la valeur pour les entreprises privées des zones urbaines. Il faut que les villes puissent s'approprier une partie de cette valeur et soient habilitées à la réinvestir dans les services urbains afin d'améliorer la qualité de la vie dans la zone.

111. En outre, grâce à leurs pouvoirs fiscaux et de réglementation, les administrations nationales jouent un rôle essentiel en définissant le cadre des politiques relatives aux services urbains et à la mobilité. La législation nationale doit clairement établir le mode de définition des politiques relatives aux services urbains et à la mobilité. Il est nécessaire pour apporter de la clarté et fixer les règles du jeu applicables aux administrations locales que la législation définisse les pouvoirs et les responsabilités des autorités locales chargées de la prestation des services et de la mobilité dans les zones urbaines, ainsi que les sources de financement auxquelles elles ont accès.

112. Les politiques budgétaires et fiscales, qui relèvent presque exclusivement des administrations nationales, sont des leviers importants qui agissent sur la construction, l'exploitation et l'entretien des services urbains et des moyens de transport dans les zones urbaines. Les impôts et les subventions décidés à l'échelon national doivent s'attacher en particulier à promouvoir les services urbains et la mobilité durables, tout en réduisant les coûts par habitant des services et des transports urbains.

113. À cet égard, les administrations nationales et locales doivent mener une action concertée pour aligner leurs services urbains (par exemple, en définissant conjointement des normes minimales de service) et les objectifs de politique générale en matière de transport (par exemple, en complétant les politiques locales de gestion de la demande de transport par la réduction de toute subvention sur le carburant ou des mesures incitatives visant à encourager les entreprises à offrir des voitures de fonction). Ayant adhéré aux ambitieux objectifs de développement durable et à leurs cibles, les administrations nationales doivent coopérer avec d'autres parties prenantes pour réduire le niveau de la consommation d'énergie et l'empreinte carbone des systèmes de mobilité urbaine.

Administrations et autorités régionales et locales

114. Les administrations locales sont essentielles pour renforcer les services et les transports urbains. Afin de promouvoir les politiques publiques dans la prestation des services publics et le transport et vu la multiplication des contraintes techniques et financières, les administrations régionales ou locales, étant chargées de servir les bénéficiaires urbains, doivent entamer une concertation sur les politiques et une collaboration permanente, à tous les niveaux, avec le secteur privé et les collectivités. Cette concertation rassemble les principales parties prenantes (les administrations centrales, les opérateurs de services, les syndicats, la société civile) et peut aboutir à l'élaboration de chartes définissant les rôles et les responsabilités, le financement et la gestion ainsi que les normes minimales, sur le plan qualitatif et quantitatif, des services et des transports urbains, en phase avec les objectifs de durabilité.

115. Pour contribuer à renforcer les services et les transports urbains, il est impératif d'améliorer l'efficacité des services des administrations régionales et locales et des prestataires publics en investissant dans les ressources humaines et techniques et en mettant en œuvre des systèmes de gestion et des technologies appropriés.

116. Lorsque la fourniture de services et de transports urbains est confiée à des partenaires extérieurs, les administrations régionales et locales doivent être des partenaires actifs et exigeants pour garantir l'accès universel aux services et préserver les biens publics. Elles doivent renforcer et maintenir les moyens de suivi dont elles disposent en interne et exercer une surveillance afin de veiller à ce que l'accès, la qualité et les tarifs répondent aux besoins des citoyens. À cet effet, de nombreuses villes devront collaborer avec d'autres villes pour renforcer leurs capacités et promouvoir ces tâches.

117. Les administrations locales doivent reconnaître la place que tiennent les petits opérateurs non officiels dans la fourniture de services et de moyens de transport de base et promouvoir la coproduction de services de base avec les populations locales, en particulier au sein des implantations sauvages et des quartiers de taudis. Elles doivent être chargées de contrôler la qualité, d'harmoniser les prix et de coordonner la prestation des services avec les fournisseurs officiels pour éviter les lacunes dans la fourniture.

118. Les administrations locales doivent être soucieuses de l'impact potentiel des nouvelles infrastructures urbaines sur la préservation du patrimoine culturel, des pratiques coutumières et des symboles. Il convient de recourir à des outils d'évaluation de l'impact culturel pour mener une étude *ex ante* des effets négatifs potentiels et d'appliquer chaque fois que nécessaire un principe de précaution.

119. Les interactions entre le milieu urbain et le milieu rural et entre les milieux urbains dans tous les domaines liés aux services et aux transports urbains soulignent l'importance de la coordination entre les administrations locales au sein de la même zone ou région métropolitaine. Pour qu'elles soient couronnées de succès, l'élaboration et la mise en œuvre des politiques stratégiques en matière d'infrastructure et de mobilité aux niveaux municipal ou régional exigent un bon niveau de coopération entre les administrations locales, ainsi qu'avec les administrations nationales.

120. Les administrations locales sont en outre les mieux placées pour intégrer l'infrastructure et la mobilité urbaines dans les autres politiques et objectifs locaux, en particulier les politiques de logement et d'aménagement du territoire. Les décisions relatives aux réglementations du logement, des permis de construire et du zonage auront une forte incidence sur la prestation des services urbains, la mobilité et le transport à l'intérieur de la ville, de sorte qu'il est de la plus haute importance que les services compétents coordonnent leurs actions et leurs objectifs de politique générale.

B. Parties prenantes

Sociétés d'exploitation et prestataires de services urbains et de solutions de mobilité

121. En raison de leurs connaissances pratiques, les sociétés fournissant des services urbains et des services de transport aux citoyens doivent être impliquées dans l'élaboration des politiques relatives au transport. En outre, compte tenu de

leur relation directe avec les clients, ces sociétés connaissent bien les habitudes de consommation et de déplacement, ainsi que leurs préférences en la matière, ce qui peut servir lors de l'élaboration des politiques.

122. Les autorités publiques, et non pas le secteur privé, en particulier au niveau local, doivent par ailleurs s'efforcer d'organiser le transport de manière officielle au sein des zones métropolitaines, en fixant des normes et des directives qui professionnalisent le secteur et améliorent les déplacements à travers la ville.

Parties prenantes, bénéficiaires et société civile

123. Les politiques, les programmes et les plans des services urbains et de mobilité doivent être élaborés en étroite collaboration avec les parties prenantes, les bénéficiaires et la société civile. Sans l'intégration des aspirations et des demandes exprimées à partir de la base, les politiques, les programmes et les plans demeurent généralement incomplets. Pour que les investissements réalisés dans les services urbains et la mobilité rencontrent du succès auprès de la population urbaine, il faut un large consensus sur le motif, les buts, les objectifs et les moyens.

124. Les groupes et diverses associations de la société civile jouent un rôle important dans la définition et l'orientation des modes de consommation (eau, déchets, énergie) et des habitudes de déplacement, et peuvent donc aider les autorités à atteindre leurs objectifs, en particulier la mise en place progressive de modes de consommation et de déplacement durables.

Promoteurs privés, milieux d'affaires et prestataires de services

125. Les promoteurs immobiliers privés peuvent accroître la valeur des services urbains, à condition qu'ils payent les services urbains rendus sur la base d'un recouvrement intégral des coûts, ou renforcer les infrastructures urbaines en conformité avec les normes de qualité fixées par les organes locaux. Par ailleurs, ils ne peuvent espérer bénéficier des profits exceptionnels provenant de l'augmentation des prix des terrains et du développement immobilier dans les secteurs officiel et officieux du logement sans contribuer aux services urbains et aux équipements publics.

126. Le milieu d'affaires a beaucoup à gagner de la mise en place d'infrastructures urbaines adéquates et de solutions de mobilité urbaines efficaces, car les services améliorés, la connexion et les liaisons de transport permettent aux entreprises d'avoir accès à une main d'œuvre plus large et plus diversifiée, offrant une meilleure productivité.

127. L'utilisation des transports en commun réduisant en outre les coûts de transport de la population (en proportion du PIB réalisé dans la zone urbaine) dans les villes où l'on est moins tributaire de la voiture particulière³, les entreprises ont tout à gagner du plus grand pouvoir d'achat des citoyens. Le milieu d'affaires doit coopérer avec les autorités aux niveaux national et local pour renforcer ce cercle vertueux et participer au financement de projets de mobilité urbaine inclusifs,

³ Extrait de *Mobility in Cities Database*, UITP, 2006. Le coût du transport pour la population est égal à la somme des dépenses de fonctionnement et d'investissement des transports publics, des dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes, ainsi que des dépenses liées à l'utilisation de véhicules particuliers (carburant, assurance, stationnement, amortissement, etc.).

équitables et durables. Un réseau de transport public plus efficace, offrant aux résidents davantage de possibilités d'avoir accès aux services urbains, accroît en outre la valeur des terrains et des bâtiments dans les zones bien desservies. Les entreprises tireront profit de cet accroissement du capital physique au sein de la ville et doivent être encouragées à appuyer les projets de transport en commun⁴.

128. Les prestataires de services privés jouent un rôle décisif en complétant le secteur public s'ils opèrent de manière efficace et en respectant des normes précises en matière de performance et de prestation. Ils doivent tenir compte des objectifs prioritaires fixés aux différents échelons de l'administration. Ils doivent être suivis de près et sont tenus de rendre compte à leurs clients du secteur public.

129. Les entreprises sont plus susceptibles que les autorités publiques d'être parmi les premiers à adopter les nouvelles technologies pouvant améliorer la qualité et l'efficacité des services urbains. Grâce à la coopération et au dialogue avec les chercheurs ainsi qu'avec les autorités, les entreprises des zones métropolitaines peuvent servir de « bancs d'essai » pour les technologies, avant qu'elles ne soient déployées à l'échelle de la ville.

Organismes et coopératives de logement

130. Les organismes et coopératives de logement peuvent répondre à une très grande partie des besoins en matière de logement urbain, principalement pour les groupes à faible revenu, tout en étant des partenaires dans la prestation, le cofinancement, la gestion et l'exploitation des services urbains. Les coopératives jouent souvent un rôle dans le secteur des transports et peuvent être associées à une stratégie de transport urbain multimodal. Elles ont en général une grande faculté d'adaptation face à l'évolution des besoins et des exigences et peuvent renforcer les services de transports publics.

131. Les coopératives peuvent également contribuer à la gestion des déchets en qualité d'intermédiaires entre les services de gestion des déchets structurés, publics ou privés, et le secteur non structuré. Elles constituent le moyen privilégié de maintenir un taux d'emploi élevé dans le secteur des déchets et se sont révélées très flexibles et efficaces pour s'adapter aux exigences de la gestion des déchets lorsqu'elles avaient été correctement intégrées dans le secteur de la gestion des déchets.

C. Communauté internationale et milieux universitaires

Communauté internationale, banques multilatérales, réseaux et institutions des villes

132. Les institutions internationales jouent un rôle essentiel en aidant les acteurs au niveau tant national que local à renforcer les capacités et les connaissances visant à définir et à mettre en œuvre des projets stratégiques de services et de transports urbains. Il est également opportun de renforcer les capacités sur le plan de la gouvernance et les institutions internationales peuvent offrir une assistance dans l'édification d'institutions facilitant la bonne coopération entre les acteurs locaux.

133. Elles fournissent aussi un appui aux administrations nationales et aux autres parties prenantes dans l'élaboration des politiques. Elles sont en outre bien placées pour réunir des connaissances sur les possibilités d'action et les tendances issues du

⁴ D'après les publications sur le capital physique.

monde entier, les analyser et les diffuser. La place que tiennent les institutions internationales est essentielle pour recenser les exemples de bonnes pratiques au niveau des villes ainsi qu'au niveau national.

134. Grâce à leurs structures ouvertes et participatives, les institutions internationales peuvent agir pour faciliter l'échange de connaissances. Celles-ci doivent être liées au renforcement des capacités. Dans le cadre de leur mission de collecte de données, les institutions internationales sont également bien placées pour observer où se trouvent les lacunes en matière de connaissances et doivent collaborer avec les acteurs concernés en vue de renforcer les capacités requises pour y remédier.

135. Il convient que les institutions internationales coopèrent davantage aussi bien avec les acteurs gouvernementaux – aux niveaux national et local – qu'avec la société civile, le milieu universitaire et le milieu d'affaires dans le domaine de la mesure et de l'évaluation des résultats obtenus par les services urbains et la mobilité, afin de renforcer cette capacité. Dans le même temps, les institutions et les acteurs internationaux peuvent également collaborer avec les administrations et les autorités aux échelons national et local afin d'aider ces dernières à mettre sur pied un cadre viable pour le partage des responsabilités et des compétences se rapportant aux services urbains et à la mobilité, en particulier en ce qui concerne les modalités de financement. Les institutions internationales tiennent également une place importante dans la mobilisation de fonds privés destinés à des projets de services urbains et de mobilité et peuvent favoriser la coopération entre les acteurs gouvernementaux et la société civile et le milieu universitaire aux fins de l'élaboration et de la mise en œuvre réussies des stratégies de mobilité urbaine.

136. Les institutions financières internationales, telles que les banques multilatérales de développement, jouent en outre un rôle décisif en octroyant des fonds, en instaurant une coopération technique et en donnant des avis aux administrations nationales, régionales et locales en matière de mobilité urbaine.

137. Les réseaux des villes internationaux, nationaux et régionaux jouent un rôle déterminant dans l'élaboration, la demande et l'appui de cadres pour la mise en place de services urbains durables et efficaces.

Milieus universitaires

138. Outre leur mission générale consistant à accroître les compétences et les qualifications du personnel (futur), améliorant ainsi le capital humain disponible dans les villes, les universités offrent des connaissances uniques en générant des analyses sur les résultats obtenus par les politiques et les stratégies des services urbains et de mobilité.

139. Le milieu universitaire a un rôle central dans la fourniture et la promotion de solutions innovantes pouvant être directement appliquées ou mises en œuvre. L'innovation ne doit pas se limiter aux aspects techniques ou d'ingénierie. L'innovation, par exemple dans les domaines de l'organisation et de la gouvernance ainsi qu'en marketing, peut être utile à la fois au transport et à d'autres services urbains. Les acteurs privés et publics doivent tirer parti des bonnes relations établies avec la communauté des chercheurs et les favoriser.

V. **Élaboration, mise en œuvre et suivi des politiques**

140. Les conclusions qui découlent de la vision, des défis et des priorités doivent servir de base au suivi de l'élaboration et de la mise en œuvre des principales mesures qui donnent effet au Nouveau Programme pour les villes sur les services urbains et les technologies.

A. **Élaboration des politiques, gouvernance et technologies**

141. La prise de conscience que l'urbanisation représente une occasion unique dont il faut tirer parti pour appuyer la croissance économique et le progrès social a grandi au cours des dernières décennies. Il est donc impératif de reconnaître les diversités au sein de la sphère urbaine et de veiller à ce que la gouvernance, la planification, l'élaboration et la mise en œuvre des services urbains soient guidées par une gouvernance à plusieurs niveaux, une gouvernance locale décentralisée et des principes inclusifs, responsables, participatifs et axés sur l'être humain.

142. La décentralisation des politiques permettrait de donner davantage de compétences et de ressources aux administrations locales. Cependant, il faut que les recettes générées au niveau local suffisent à combler l'écart entre les responsabilités attribuées et les moyens de mise en œuvre des politiques. C'est un défi de taille pour la crédibilité des administrations locales vis-à-vis de leurs citoyens.

143. Pour parvenir à une bonne gouvernance, il faut que l'administration locale, la société civile et toutes les parties prenantes impliquées dans le domaine des connaissances, l'industrie, la technologie et le financement bénéficient de possibilités égales, au même niveau de prise de décisions, pour leur ville. Des législations, des réglementations et des politiques appropriées ainsi que des mécanismes d'application sont utiles pour affermir et maintenir l'inclusivité, la prise de décisions participative et le suivi et l'évaluation collectifs de l'urbanisation.

144. Le cadre du Nouveau Programme pour les villes doit s'axer sur les technologies, car il s'agit d'une composante cruciale des infrastructures urbaines, qui offre de nombreuses possibilités. L'existence d'infrastructures (numériques et physiques) et l'utilisation de mégadonnées sont des aspects importants pour le développement futur des villes et leur capacité à faire face aux difficultés. À mesure que les nouvelles technologies d'infrastructures évoluent et deviennent de plus en plus interdépendantes, leur évolution harmonieuse doit être envisagée de manière globale si l'on veut que les villes optimisent pleinement les avantages globaux des infrastructures urbaines novatrices⁵.

145. Dans ce contexte, la normalisation internationale comme condition cruciale de la mise à l'échelle et de la réplique peut contribuer à renforcer les possibilités d'utilisation de la technologie aux fins des problèmes urbains. La normalisation doit être assurée de telle manière qu'elle garantisse durablement la concurrence entre les nombreux fournisseurs et systèmes. Les normes doivent donc être définies de façon à créer des infrastructures ouvertes ou des écosystèmes ouverts et doivent mettre l'accent sur les technologies et non pas sur des modes de comportement. Elles doivent être établies avec l'ensemble des acteurs intéressés aux fins de la prestation

⁵ Conseil mondial des entreprises pour le développement durable, The Urban Infrastructure Initiative, Rapport final, avril 2014.

de services urbains contribuant à rendre les villes et les établissements humains inclusifs, sûrs, résilients et durables.

146. Le partage des connaissances en matière de politiques générales, suivant le modèle de la triple hélice entre la science, l'industrie et les pouvoirs publics, est essentiel. Les infrastructures urbaines et la technologie requièrent une coopération entre diverses parties prenantes. À côté des pouvoirs publics, la société civile, les organisations privées et les particuliers doivent se voir accorder la même possibilité d'élaborer et d'appliquer des solutions intelligentes, ce qui implique l'accès à l'information pour tous. Il convient également d'expérimenter les possibilités sociales des nouvelles technologies et d'en tirer des enseignements grâce à une approche d'apprentissage par la pratique et à des laboratoires sur les modes de vie urbains.

147. Le concept de ville intelligente peut contribuer à la prestation de services urbains efficaces. Toutefois, les villes étant uniques, il faut l'incorporer avec vigilance dans les concepts d'urbanisation intégrée afin que les technologies viennent à l'appui des personnes et soient adaptées à l'objectif visé. On peut éventuellement s'appuyer à cette fin sur des échanges actifs entre les villes afin d'éviter les erreurs et de reproduire les expériences concluantes.

B. Mise en œuvre et financement

148. Des mécanismes financiers clairement définis doivent faciliter l'accès des autorités locales aux ressources financières, attirer l'investissement intérieur et l'investissement direct étranger, créer des systèmes de production et de collecte des recettes au niveau infranational ou les renforcer, et faire participer le secteur privé de manière transparente et productive. Il convient en outre de souligner la nécessité d'élaborer et de mettre en œuvre des mécanismes de suivi et d'évaluation propres à suivre les progrès accomplis et à collecter des données sur les effets des plans d'aménagement.

149. Il faut fournir un appui aux autorités locales afin qu'elles mettent au point des outils et des paramètres d'urbanisme cohérents et applicables (plans d'aménagement, règlements, etc.) visant à établir le cadre territorial à l'intérieur duquel la collecte des impôts et des redevances, la fourniture d'infrastructures, la gestion de l'environnement et la prestation de services sont prioritaires et mises en œuvre. À ce titre, il faut notamment élargir et mettre à jour les données du cadastre des autorités locales.

150. Outre les subventions et les recettes fiscales pour le développement, il convient de mettre en place des systèmes fiscaux progressifs permettant d'appliquer des taux satisfaisants, structurés et différenciés établis en fonction de la qualité des services ou des produits fournis.

Fonds nationaux pour les infrastructures et les transports urbains

151. Des fonds destinés aux infrastructures urbaines provenant de diverses sources de financement doivent être dégagés à l'échelon national. Il peut s'agir de contributions d'institutions financières internationales ainsi que de recettes préaffectées dérivées d'impôts spécifiques. Différents modèles peuvent être envisagés pour ces fonds, allant de l'octroi de subventions à la population à la

mobilisation de contributions d'autres organismes publics et du secteur privé. Parmi les critères d'admissibilité aux fonds figurent les suivants :

- a) Hiérarchisation des stratégies urbaines intégrées, notamment en matière d'urbanisation, de logement et de transport public, ce qui permet de minimiser les risques liés à des projets individuels;
- b) Être intégré dans la réflexion menée au niveau national sur les possibilités de développement et l'équilibre entre les différentes villes et régions;
- c) Être soumis à des procédures d'évaluation définies à l'échelon national;
- d) L'évaluation repose sur l'intégration dans un plan pour le transport urbain durable.

Génération de fonds pour les infrastructures et les services au niveau local

152. Il convient de mettre en place des cadres au niveau national permettant aux autorités locales de percevoir les impôts et les redevances liés à la valeur créée par les investissements dans les systèmes de transport. Parallèlement, il faut renforcer les moyens nécessaires pour doter les administrations locales d'outils suffisants propres à retenir cette valeur.

153. Des partenariats doivent être établis entre les acteurs au niveau local pour appuyer l'acceptabilité des mesures.

C. Suivi

154. Le suivi des progrès accomplis dans la mise en place des politiques relatives aux services urbains durables et des infrastructures peut contribuer à guider et réorienter les décisions locales et à partager des données d'expérience avec la communauté mondiale. Le suivi des services urbains et des technologies est principalement axé sur les divers secteurs des services urbains. Le choix des indicateurs doit s'appuyer sur la série d'indicateurs à venir relatifs aux objectifs de développement durable et doit être fait conjointement avec les autorités locales, les associations et les représentants de la ville, qui auront été associés comme il se doit.

Données venant à l'appui des politiques relatives aux infrastructures et aux transports urbains

155. Les données sont nécessaires pour étayer l'élaboration des politiques, la définition des objectifs et l'évaluation et le suivi de la mise en œuvre. En ce qui concerne en particulier l'évaluation, seules des données fiables qui rendent compte des avantages au sens large des investissements dans les infrastructures et les services urbains doivent être analysées.

156. Il faut renforcer les capacités visant à recenser et à analyser les indicateurs d'intrants, d'extrants et de résultats adéquats, qui rendent compte de la fiabilité des données dans leur contexte national ou local spécifique. Des procédures appropriées doivent être élaborées au niveau local pour la collecte, la gestion et le partage des données. Des cadres analytiques doivent être mis au point aux niveaux national et international pour comparer les données entre les villes.

VI. Conclusion

Un monde qui s'urbanise et le rôle crucial de l'infrastructure et des services urbains

157. Les services urbains sont essentiels à la vie des hommes, quels que soient les personnes, les villes et les établissements humains de la planète. Dans de nombreux endroits, les services et infrastructures de base pour tous, adéquats, sûrs, abordables, accessibles et durables n'ont pas encore été mis en place. La prestation de toute la gamme des services urbains demeure le facteur déterminant du développement social et économique et du bien-être de la population urbaine, en particulier les plus vulnérables, tels que les pauvres, les femmes, les enfants, les personnes âgées et les handicapés. Le monde urbain est désormais fortement contrasté; les applications de pointe et le manque des services de base coexistent, souvent dans le même espace.

158. Il existe de graves disparités entre les pays développés et les pays en développement en ce qui concerne le niveau de prestation des services en général et au sein des groupes et des populations en particulier, surtout en Afrique. Même dans les pays développés, la construction et l'entretien d'infrastructures sûres, saines, résilientes et durables demeurent une tâche majeure. L'accès aux services urbains est lié aux objectifs de développement durable et aux objectifs ambitieux d'atténuation des changements climatiques énoncés à vingt-et-unième session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques.

159. L'urbanisation mondiale nécessite de façon pressante que le Nouveau Programme pour les villes s'articule principalement autour de la prestation de services de base et de la mise en place d'infrastructures. Dans les villes, près d'un milliard d'habitants de taudis sont privés de tous les services de base, en particulier dans les villes africaines, et 3,5 milliards de personnes attendent toujours la construction d'infrastructures urbaines. Il est crucial à cet égard que des politiques, une gouvernance et des cadres de financement appropriés soient rapidement mis en place. La prestation de services doit aller de pair avec des pratiques efficaces en matière d'exploitation et d'entretien. L'utilisation intelligente de technologies à évolution rapide, en particulier les technologies de l'information et des communications, peut être utile à cet égard.

160. Afin de favoriser la mise en œuvre du Nouveau Programme pour les villes dans le domaine des services urbains et des technologies, on a besoin de structures de gouvernance qui attribuent des responsabilités bien définies aux différents échelons de l'administration et encouragent toutes les parties prenantes, y compris les citoyens et le secteur privé, à participer et à s'engager activement.

Principales initiatives pour chaque niveau d'administration

161. Pour créer des habitats humains inclusifs, sûrs, résilients et durables fondés sur des services urbains suffisants, les différentes parties prenantes doivent entreprendre des initiatives clefs :

Niveau national

a) Les administrations nationales doivent doter les administrations locales du mandat et des moyens nécessaires pour fournir des services urbains;

b) Parmi les principales politiques nationales requises figurent les politiques budgétaires (par exemple, la taxe sur l'énergie et le carburant), les normes minimales applicables aux services de base, la sécurité sanitaire de l'eau et le recyclage, la réglementation favorisant l'efficacité et les cadres pour les achats;

c) Pour être financés par l'administration nationale, les projets et les stratégies qui exigent d'importants investissements doivent respecter les conditions d'octroi des fonds et être évalués;

Administrations et autorités régionales et locales

d) Les administrations locales sont essentielles pour améliorer les services et les transports urbains. Elles doivent définir les priorités politiques et faire en sorte que les infrastructures, la technologie et les politiques réalisent ces priorités. Pour que cela soit efficace, il faut une forte direction locale s'accompagnant d'une vision claire et de l'appui des entreprises locales et des citoyens;

e) Les administrations locales sont les mieux placées pour élaborer des plans d'urbanisation intégrée, qui alignent les infrastructures et la mobilité sur les autres politiques et objectifs locaux, en particulier les politiques de logement et d'aménagement du territoire. Il est essentiel que les services compétents coordonnent leurs actions et objectifs. Ce faisant, ils peuvent mieux faire coïncider la demande avec la capacité de fournir des services pour tous;

Institutions internationales

f) Les institutions financières internationales ont un rôle essentiel à jouer pour appuyer les mesures prises au niveau local et mobiliser des fonds supplémentaires;

g) Les organismes internationaux contribuent de manière déterminante à faciliter l'échange des connaissances et à renforcer les capacités, notamment par le renforcement des institutions, l'élaboration de politiques et la construction d'infrastructures, l'évaluation des besoins et la mesure des incidences.

162. Il est nécessaire de parvenir à un accord collectif sur le rôle de l'urbanisation durable dans le cadre plus large du développement durable. On ne saurait y parvenir si les différents échelons de l'administration agissent de manière isolée. Ils doivent adopter une approche systémique de gouvernance à plusieurs niveaux, en veillant à ce que les priorités soient conformes et que les actions se renforcent mutuellement en vue de réaliser le Nouveau Programme pour les villes.

Annexe

Études de cas

Dans la présente annexe, figure une sélection d'études de cas intéressant les domaines thématiques couverts par le Groupe des politiques n° 9 d'Habitat III. Étant donné le caractère interdisciplinaire de plusieurs d'entre elles, il existe de nombreux chevauchements avec les thèmes abordés par les autres Groupes des politiques. Plusieurs de ces études de cas sont tirées de la série d'études de cas mises en avant par la plateforme Connective Cities.

Des infrastructures prenant en compte l'énergie

Ahmedabad, Inde

Raccordement de 200 000 ménages vivant dans des taudis au réseau électrique

Ahmedabad est situé dans l'ouest de l'Inde. Cinquième plus grande ville du sous-continent, elle est aussi l'une des villes de l'Asie du Sud dont la croissance est la plus rapide. 40 % de ses 5,6 millions d'habitants vivent dans des taudis et des implantations sauvages, où le plus souvent les services publics ne sont pas assurés. En 2001, la ville a lancé un projet pilote visant à raccorder 800 ménages au réseau électrique dans un délai de trois ans et à retirer les lignes d'alimentation électrique qui avaient été installées illégalement dans les rues et les maisons, l'objectif étant de garantir la sécurité des droits fonciers des habitants de taudis et le paiement des factures dues aux sociétés du secteur énergétique. Pour réaliser ces objectifs, la ville a collaboré avec deux sociétés du secteur énergétique et deux organisations non gouvernementales. Ces dernières (SEWA, une association de femmes, et SAATH, une organisation de bienfaisance) étaient chargées d'informer, d'éduquer et de faire participer activement les 800 ménages impliqués dans le projet, afin de garantir leur adhésion, la viabilité financière du projet (également au moyen de microcrédits), sa mise en œuvre réaliste et sa durabilité. Elles ont en outre établi des relations de confiance entre les habitants de taudis, l'administration de la ville et les sociétés privées du secteur énergétique, relations qui sont la pierre angulaire d'une collaboration fructueuse entre les acteurs impliqués. Le projet pilote a reçu le soutien financier de l'Agence des États-Unis pour le développement international (USAID).

Les expériences réalisées lors de la phase pilote ont incité la ville à étendre le programme. Entre 2004 et 2008, tous les ménages pauvres des taudis d'Ahmedabad, soit environ 200 000 en tout, ont été raccordés au réseau. L'État fédéral de Gujarat a transmis l'idée à d'autres villes, où des services analogues sont désormais offerts. Parallèlement, le programme a aussi été déployé à Mumbai, et même dans des villes du continent africain.

On trouvera des informations complémentaires à l'adresse suivante : <http://www.connective-cities.net/en/connect/good-practices/ahmedabad-connects-200000-households-in-slums-to-the-grid/>.

Delitzsch, Allemagne **Une ville à haut rendement énergétique**

Située au nord de Leipzig, la ville de Delitzsch dispose d'un système de gestion de l'énergie novateur, qui utilise l'énergie photovoltaïque, l'énergie solaire et la biomasse pour produire de l'électricité et qui récupère la chaleur générée par les sources géothermiques et héliothermiques. Le projet de Delitzsch « Une ville à haut rendement énergétique » a été récompensé par le Ministère fédéral de l'éducation et de la recherche (BMBF) en 2008 pour la mise en œuvre de concepts novateurs dans le secteur énergétique. La phase actuelle de mise en œuvre du projet devrait se poursuivre jusqu'au mois de mai 2016.

La ville a pour objectif de parvenir à réduire d'au moins 40 % les niveaux d'émission de CO₂ d'ici à 2020 (par rapport aux niveaux de 1990). La rénovation énergétique doit aboutir à la modernisation de la structure des bâtiments, améliorer la qualité des logements et réduire les coûts du chauffage.

La ville a été divisée en districts, en fonction de la similitude des caractéristiques socioéconomiques des habitants et du caractère comparable des bâtiments. Un logiciel a été mis au point pour appuyer la modélisation des caractéristiques associées aux districts, à partir des statistiques démographiques, des données sur les types de bâtiments, de l'état de rénovation ou du type d'énergie utilisé. Le réseautage d'entreprises, la science et la technologie font aussi partie de la stratégie. Le dit « Responsable du rendement énergétique » a pour mission de réunir les acteurs pertinents des différents secteurs. Les propriétaires de biens fonciers, les associations, le commerce de détail, les prestataires de services et de nombreuses autres institutions font partie d'un réseau d'échange des connaissances, qui ne cesse de croître.

L'efficacité énergétique de la ville s'est améliorée de manière notable grâce à la rénovation énergétique des districts de la vieille ville. Delitzsch sert également de modèle pour d'autres villes de l'est de l'Allemagne, qui ont une structure socioéconomique analogue et cherchent à s'orienter vers un développement urbain durable fondé sur l'efficacité énergétique.

On trouvera des informations complémentaires à l'adresse : <http://www.connective-cities.net/en/connect/good-practices/delitzsch-energieeffiziente-stadt/>

Stockholm, Suède **Le district de Hammarby : Un système à boucle fermée intégrant l'eau, les déchets et l'énergie^a.**

Hammarby est un nouveau district dans le sud de Stockholm, dont l'aménagement et l'urbanisation, entamés en 1996, s'achèveront en 2018. Destinée à l'origine à accueillir les Jeux olympiques de 2004, la zone a été transformée, après l'échec de la candidature, en un écoquartier ambitieux, conformément aux directives du programme Action 21 à l'échelon local et à la théorie de la croissance intelligente, dans le but de réduire son empreinte écologique à hauteur de 50 %.

^a Extrait de l'étude de cas sur le district de Hammarby, *Operationalizing the UrbanNEXUS: towards resource efficient and integrated cities and metropolitan regions*, Agence allemande de coopération internationale et Conseil international pour les initiatives écologiques locales, 2014.

En 2008, la consommation globale de l'énergie non renouvelable et des ressources en eau et les émissions de gaz à effet de serre ont enregistré une diminution non négligeable de 40 %, par rapport au début des années 90. La compacité du district et la promotion d'autres moyens de transport par des campagnes de sensibilisation de la population ont encouragé avec succès ses habitants à privilégier la marche à pied par rapport à la voiture pour leurs déplacements quotidiens.

Le district de Hammarby a élaboré ses propres systèmes intégrés d'alimentation en eau, d'approvisionnement en énergie et de transport, suivant la méthode Urban NEXUS : la station d'épuration des eaux usées décentralisée et les solutions de recyclage reposent sur le concept du « métabolisme urbain en boucle fermée », favorisant la redistribution des déchets et des ressources en eau. Le compostage des déchets organiques et les boues d'épuration produisent des substances nutritives pour le sol, tandis que l'énergie résultant de l'incinération des déchets et du traitement des eaux est récupérée pour alimenter le système de chauffage du district. Ces processus permettent également de produire du biogaz pour les cuisinières et les bus.

En outre, les infrastructures de pointe offrent la possibilité d'une intégration intersectorielle des institutions, rendue possible par le Programme national d'initiatives locales, qui permet au Gouvernement national suédois de soutenir financièrement les municipalités engagées dans le développement durable écologique. La ville de Stockholm a aménagé la zone grâce à un partenariat conjoint entre Birka Energi, la compagnie des eaux de Stockholm et le Bureau de la gestion des déchets de la ville de Stockholm. Cette démarche a facilité l'intégration des secteurs de l'eau, des déchets et de l'énergie et leur coordination tout en renforçant le système économe en ressources de Hammarby, en vue d'obtenir des systèmes de conception et des systèmes techniques ainsi que des modèles de prestation à plus grande échelle.

L'aménagement et l'urbanisation du district ont été soutenus par la priorité accordée à l'innovation technologique. Les logements à prix abordable n'ont toutefois pas été pris en compte dans le cadre de l'urbanisation du district. En dépit de possibilités d'amélioration sur le plan de l'intégration sociale, le projet offre un bon exemple de reconversion de friches industrielles accordant une place privilégiée à l'intégration et aux normes de viabilité élevées.

On trouvera des informations complémentaires à l'adresse suivante : http://www2.giz.de/wbf/4tDx9kw63gma/20_UrbanNEXUS_CaseStory_Stockholm.pdf

e'Thekwini, Afrique du Sud

Blocs sanitaires collectifs pour les implantations sauvages

E'Thekwini est une zone métropolitaine comprenant la ville de Durban et ses alentours. En 2004, les services du logement, de la planification urbaine, de la santé et de l'eau et de l'assainissement de la municipalité d'e'Thekwini ont conjointement mis au point le concept qui a donné lieu au programme des blocs sanitaires collectifs, dans le but de fournir des services d'assainissement et d'approvisionnement en eau ainsi qu'une formation professionnelle et des possibilités d'emploi aux habitants des implantations sauvages non desservies, qui accueillent environ un million de personnes dans les zones urbaines et périurbaines d'e'Thekwini.

Les blocs sanitaires collectifs ont été conçus et installés par la municipalité. Il s'agit de conteneurs de transport mobiles modifiés, chacun étant équipé de deux douches, de deux toilettes à chasse d'eau, de deux lavabos, de quatre vasques pour le lavage du linge, d'une petite armoire pouvant se fermer à clef pour les articles de nettoyage et d'hygiène et d'un éclairage extérieur propre à améliorer la sécurité. Ils sont reliés au système d'eau et au réseau d'assainissement de la ville et sont installés par paire, soit un pour les femmes et un pour les hommes. Pour faire face au risque sanitaire éventuel de ruissellement des eaux grises, un jardin vertical a été conçu de façon à ce que ces eaux puissent s'écouler directement jusqu'aux racines des légumes. Pour obtenir l'adhésion de la communauté, le Service de l'eau et de l'assainissement d'eThekwini (EWS), en partenariat avec Africa Ahead (ONG), a mis en place des clubs de santé pour les habitants et a dirigé des groupes de discussion afin de déterminer quels étaient leurs besoins. Des personnes de la communauté ont été employées pour aider à l'installation et un gardien a été embauché pour la gestion de chaque bloc sanitaire.

Plus de 800 blocs ont été installés, desservant environ 500 000 habitants d'implantations sauvages. Ces blocs sont à l'origine de pôles de développement sociaux, dotés de clubs de santé, de jardins d'enfants, de potagers et d'espaces de jeux, de petites boutiques et de services téléphoniques, qui contribuent à instaurer un solide sentiment de cohésion sociale au sein de ces communautés. La réussite du Programme tient principalement à la direction solide, au milieu de travail et aux capacités institutionnelles du Service de l'eau et de l'assainissement de la municipalité. C'est ainsi que ce dernier a pu établir des partenariats créatifs avec les conseillers de quartier, les organisations non gouvernementales et la municipalité et que chaque partenaire a pu jouer un rôle très utile dans la mise en œuvre réussie du Programme. Le partenariat établi avec l'Université du KwaZulu-Natal a été essentiel dans la mesure où les travaux de recherche qui ont été menés ont fait connaître à la municipalité les conflits et insatisfactions pouvant découler du processus et ont mis en lumière ses lacunes.

On trouvera des informations complémentaires à l'adresse : <http://www.connective-cities.net/en/connect/good-practices/communal-ablution-blocks/>

Fribourg, Allemagne **Gestion efficiente et durable des installations**

Fribourg, une ville universitaire située dans le sud-ouest de l'Allemagne comptant une population d'un peu moins de 219 000 habitants dispose, comme d'autres villes, d'un parc immobilier considérable. Afin d'assurer une surveillance centralisée de tous les bâtiments de la ville en ce qui concerne les mesures constructives, la gestion de l'énergie, l'entretien, l'exploitation et la location et d'apporter un appui à cet égard, la ville a créé, en 2006, l'organisme « Gebäudemanagement Fribourg ». Cet organisme est responsable en tout de 470 bâtiments, la plupart étant des écoles, des gymnases scolaires, des musées et des casernes de pompiers. Sont exclus les logements appartenant à la ville et les biens immobiliers utilisés principalement à des fins commerciales.

Grâce à un système électronique de gestion des installations (Computer-Aided Facility Management), la saisie des données sur l'inventaire et la consommation de la totalité des 470 bâtiments est centralisée. Le « Gebäudemanagement » établit ainsi en continu la superficie disponible dans chaque bâtiment. Un « modèle

locataire-bailleur » virtuel fournit à chaque institution de la ville occupant un bâtiment des états périodiques qui indiquent les niveaux des loyers et les charges. Il est prévu de transformer ces loyers virtuels en loyers effectifs. La ville procède en outre à une analyse à long terme coût-avantage de tous les projets de modernisation ou de construction, tenant compte non seulement des coûts de reconstruction ou de construction, mais également des frais de fonctionnement pour les 30 à 50 prochaines années. Cette base de données permet aux responsables politiques et aux administrateurs de mieux justifier les coûts d'investissement plus élevés visant à garantir des normes énergétiques strictes et de qualité, même si cela rend le projet plus coûteux à court terme.

La gestion centralisée des installations permet d'établir une base de données solide propre à planifier de manière durable la rénovation et l'extension des bâtiments ainsi que la construction des nouveaux bâtiments administratifs de la ville de Fribourg. Elle permet de déterminer les besoins spécifiques en locaux, de comparer les coûts de construction, de regrouper les achats et d'optimiser la gestion de l'énergie, ce qui a permis de réduire sensiblement les dépenses de matériel et de personnel relatives à la gestion des installations. On a enregistré de ce fait une réduction de plus de 40 % des émissions de CO₂ provenant des bâtiments municipaux, sur la base de la surface de plancher brut, par rapport à 1990.

L'exemple de la gestion des installations urbaines à Fribourg montre que des modifications ciblées dans la structure organisationnelle d'une administration et dans l'organisation de ses processus peuvent contribuer de manière considérable à une plus grande transparence des coûts, à la réduction des coûts et à une utilisation plus rationnelle de l'énergie du parc immobilier de la ville.

On trouvera des informations complémentaires à l'adresse : <http://www.connective-cities.net/en/connect/good-practices/efficient-and-sustainable-facility-management-in-the-city-of-freiburg/>

À l'échelon des municipalités, Indonésie Amélioration de la prestation des services publics en Indonésie grâce à la participation de la population

En Indonésie, de profonds changements initiés en 1999 ont donné une forte impulsion à la décentralisation. Depuis 2001, la plupart des fonctions du service public ont été transférées aux administrations locales, aussi bien des villes que des districts, désormais en charge de l'éducation, de la santé et d'autres services d'infrastructure. Hélas, les espoirs de fournir des services davantage axés sur le client ne se sont pas concrétisés du fait de l'insuffisance du contrôle interne et externe des activités exercées par les administrations publiques, de l'opacité des procédures et parce que le service public n'est pas rémunéré comme il se doit et qu'il ne bénéficie pas de mesures incitatives l'encourageant à améliorer ses résultats. Le Ministère indonésien de la réforme administrative, avec l'appui de la Coopération allemande au développement, s'est donc engagé en 2000 dans un processus d'amélioration des services publics, basé sur la participation de la population, qu'il a intégré dans le Plan national quinquennal pour la période 2004-2009. Cette approche a porté sur deux niveaux : d'une part les directives et le cadre réglementaire visant à améliorer la prestation des services et à renforcer le contrôle des institutions du secteur public et d'autre part, les instruments à l'intention des citoyens et de la société civile propres à contrôler les organismes et

les fonctionnaires du secteur public dans les régions pilotes. Parmi ces instruments figure une méthode visant à interroger les usagers de 15 différents secteurs de services (celle-ci a tout d'abord été appliquée à deux administrations locales), qui a été mise au point avec le concours d'une équipe d'appui locale multipartite. Les résultats de l'enquête ont été inclus dans un « indice de réclamations clients » et rendus publics. L'analyse des réclamations établit une distinction entre celles qui concernent l'unité même qui a fourni le service et celles relatives à des critères ou à des instances de niveau supérieur. La première catégorie de réclamations a été traitée directement au niveau opérationnel et les activités mises en œuvre pour y remédier sont publiées dans une « Charte des services », signée par tous les fonctionnaires impliqués. La deuxième catégorie a été traitée en formulant des « recommandations d'intervention », qui sont transmises aux décideurs. L'expérience acquise dans les régions pilotes a mené à la publication de manuels sur les méthodes et les instruments. Les enquêtes de satisfaction menées à plusieurs reprises dans certaines administrations locales confirment que la qualité des services et la satisfaction des clients se sont améliorées sensiblement dans des secteurs tels que l'éducation, la santé et l'approvisionnement en eau, où des améliorations ont été apportées. Ces résultats ont suscité une très forte demande de la part d'autres administrations locales, de sorte que jusqu'en 2009, la méthode d'enquête et les mesures qui en découlent ont été adoptées dans 485 unités de prestation de services, au sein de 75 administrations locales dans toute l'Indonésie. Cette évolution positive a été rendue possible par l'appui politique, juridique et financier fourni par le Ministère de la réforme administrative.

On trouvera des informations complémentaires à l'adresse : <http://www.connective-cities.net/en/connect/good-practices/improvement-of-public-service-delivery-by-means-of-public-participation-in-indonesia/>.

Heidelberg, Allemagne

La norme de la maison passive appliquée au quartier de Bahnstadt^b

Le nouveau quartier de Bahnstadt se développe à l'emplacement de l'ancienne gare de marchandises de Heidelberg, une ville universitaire située dans le sud-ouest de l'Allemagne (145 000 habitants). S'étendant sur 116 hectares, il est l'un des plus vastes projets d'urbanisation en Allemagne et représente l'une des plus fortes concentrations de maisons passives dans le monde. La Heidelberg Development Company (EGH) a été créée en vue du développement du quartier et de sa commercialisation. Ses actionnaires sont Sparkasse Heidelberg, Heidelberg Housing and Real Estate Company (GGH) et Landesbank Baden-Württemberg.

Le cap donné au développement durable de Bahnstadt repose sur des concepts environnementaux et énergétiques globaux. En réutilisant la gare de marchandises qui a été fermée en 1997, ce projet de développement urbain permet d'économiser beaucoup d'espace. Le transport est réduit au minimum grâce à la situation centrale du district, ce qui permet d'obtenir un pourcentage élevé de circulation non motorisée. Les deux tiers des toits de Bahnstadt seront couverts d'un tapis végétal pour favoriser la préservation de la nature, le microclimat et la rétention des eaux de pluie. Les eaux de pluie provenant des toits sont évacuées et conservées. Le déversement dans les canaux est donc réduit au minimum.

^b Extrait de *Urban Development and the Passive House Standard – Heidelberg's new Bahnstadt District is Growing Dynamically*, Energy-Cities, 2014.

La vision de l'énergie développée par Heidelberg est le fondement du concept énergétique de Bahnstadt. Elle prévoit des normes énergétiques élevées pour les bâtiments municipaux, la gestion des biens et l'urbanisation. En 2010, cette vision a été ajustée en mettant l'accent sur la norme de la maison passive. D'après les calculs relatifs à la rentabilité et aux émissions de dioxyde de carbone des différents systèmes de fourniture de chauffage, le chauffage urbain s'est révélé être la solution la plus efficace en raison de la densité urbaine, et ce, malgré la construction de maisons passives, et aussi parce que le réseau peut être utilisé comme infrastructure en vue de l'augmentation progressive de la part des énergies renouvelables dans la fourniture de chauffage. La première étape vers le « chauffage vert du district » est la construction, par le fournisseur d'énergie de la municipalité de Heidelberg (Stadtwerke Heidelberg), d'une centrale de cogénération au bois près de Bahnstadt. Elle permettra à la ville d'utiliser avec efficacité une seule source d'énergie renouvelable (le bois) pour la cogénération. Du bois entièrement naturel est utilisé pour couvrir l'ensemble des besoins en chauffage et en énergie de Bahnstadt. En outre, la charge de chauffage de base du district d'Heidelberg peut être couverte durant l'été.

La raison du succès du district de Heidelberg-Bahnstadt, avec ses maisons passives et ses bâtiments à émission zéro, réside dans le dispositif global incluant un concept énergétique cohérent, des réglementations contraignantes en matière de planification et des directives contractuelles, le développement d'une image positive, des conseils spécialisés en matière d'énergie, un soutien financier et une gestion de la qualité sophistiquée.

On trouvera des informations complémentaires à l'adresse : http://www.energy-cities.eu/db/Heidelberg_Bahnstadt_2014_en.pdf

Mexique

ECOCASA : Mise en conformité du secteur mexicain du logement pour répondre aux défis climatiques

Le programme de financement novateur ECOCASA aide le Mexique à lutter contre les changements climatiques en débloquant des fonds aux fins de la construction de logements durables et en augmentant le montant des prêts hypothécaires destinés aux résidences à faibles émissions de carbone. Outre qu'il contribue largement à lutter contre les changements climatiques et à préserver l'environnement, ce programme a des effets positifs durables sur le secteur mexicain du logement et sur le développement durable du pays en général. L'octroi de fonds destinés à construire davantage de logements à faible émission de carbone contribuera à réduire la consommation et les dépenses d'énergie, à améliorer le niveau de confort des bénéficiaires et à renforcer les politiques publiques. Durant les sept premières années, ECOCASA a contribué à construire 27 600 logements à haut rendement énergétique et à financer 1 700 prêts hypothécaires « verts » supplémentaires. Le Gouvernement mexicain a lancé ce programme afin de trouver de nouveaux moyens à même de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'accroître le rendement énergétique dans le secteur de la construction résidentielle. Actuellement, le secteur mexicain du logement représente déjà environ 16 % de la consommation totale d'énergie et 26 % de la consommation totale en électricité. On s'attend toutefois à un nouvel accroissement de la demande d'énergie en raison de l'expansion rapide des villes et de l'inefficacité des modes de transport. ECOCASA est considérée comme étant une mesure à même d'inverser cette tendance. Le

programme offre des incitations financières et une assistance technique aux promoteurs immobiliers afin qu'ils respectent les nouvelles normes d'efficacité énergétique propres à transformer le secteur mexicain du logement résidentiel, conformément à la stratégie nationale de lutte contre les changements climatiques. Ces logements, qui ont été construits surtout pour des familles à faible revenu, intègrent des techniques visant à réduire leur empreinte carbone, essentiellement en diminuant la consommation d'énergie. Parmi ces technologies modernes figurent l'isolation de la toiture et des murs, l'utilisation de peintures réfléchissantes, l'installation de chauffe-eaux et de réfrigérateurs offrant un bon rendement énergétique et de fenêtres permettant d'économiser de l'énergie. Ces maisons permettront de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20 %, par rapport aux maisons ordinaires.

ECOCASA est une initiative conjointe de la Sociedad Hipotecaria Federal (SHF), de la Banque interaméricaine de développement (BID) et de la Banque allemande pour le développement KfW, dans le cadre de la mesure d'atténuation adaptée au niveau national pour le logement durable, qui a été lancée par le Gouvernement mexicain à la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, tenue à Durban (Afrique du Sud) en 2011. ECOCASA bénéficie du soutien financier de la BID (à partir de ses fonds propres ainsi que de ceux du Fonds pour les technologies propres), ainsi que du Ministère allemand de la coopération économique et du développement (BMZ) et de la Facilité d'investissement pour l'Amérique latine (LAIF) de l'Union européenne, les fonds de ces deux derniers étant administrés par la Banque pour le développement KfW. Le projet a été récompensé en 2013 par la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), dans le cadre de son initiative visant à mettre en avant les projets modèles de lutte contre les changements climatiques.

On trouvera des informations complémentaires aux adresses suivantes : <http://cld.bz/BfGB4je#8> et http://unfccc.int/secretariat/momentum_for_change/items/7848.php.

Bottrop, Allemagne

InnovationCity Ruhr – La ville modèle de Bottrop : Revitalisation d'une région industrielle grâce à un réaménagement sobre en carbone et à l'établissement de partenariats public-privé actifs^c

Bottrop est une ville de 117 000 habitants de la région de la Ruhr profondément ancrée dans l'industrie de l'extraction de la houille— à la fois sur le plan économique et culturel. Toutefois, les changements économiques structurels qui ont eu lieu depuis les années 70 en raison de la mondialisation, associés aux normes et aux politiques environnementales plus exigeantes qui ont été mises en œuvre en Allemagne depuis les années 80, sont à l'origine d'un réaménagement post-industriel de Bottrop et de l'ensemble de la zone métropolitaine de la Ruhr.

Intrinsèquement liés les uns avec les autres, ces processus comportent de grands défis en matière d'adaptation, à la fois pour les intérêts publics et privés. Bottrop a été choisie comme ville pilote (Model City Bottrop) par le Cercle

^c Extrait de l'étude de cas 169 : Bottrop, Allemagne, Conseil international pour les initiatives écologiques locales, 2014.

d'initiatives pour la Ruhr (InitiativkreisRuhr) pour son programme « InnovationCity Ruhr », dans le but d'améliorer la qualité de la vie en général et de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 50 % d'ici à 2020. Le plan pour le réaménagement de Bottrop met l'accent sur l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables tant dans les zones commerciales que résidentielles, en proposant des mesures en faveur d'une mobilité respectueuse de l'environnement et des mesures d'adaptation de l'espace urbain visant à améliorer la qualité de la vie de ses habitants.

La ville de Bottrop a choisi de conduire la gestion et la coordination du projet « Model City Bottrop » en créant une société privée, InnovationCity Management GmbH, composée de cinq principaux actionnaires publics et privés. La société sert de plateforme et joue un rôle de facilitateur afin de réunir toutes les parties prenantes et de favoriser l'établissement de nouveaux partenariats et réseaux.

Pour atteindre l'objectif consistant à réduire de manière notable les émissions de CO₂, il a été nécessaire de rénover de manière systématique les bâtiments existants afin qu'ils soient économes en énergie. Depuis novembre 2011, InnovationCity Management offre des conseils personnalisés en matière d'énergie à la fois aux ménages et aux entreprises, grâce à son Centre d'information et de conseil (Zentrum für Information und Beratung – ZIB), qui analyse les données de consommation d'énergie et élabore des propositions de rénovation personnalisées. Grâce aux vastes consultations qui ont été menées auprès des propriétaires, un taux remarquable de remise en état aux fins d'un meilleur rendement énergétique de 7,82 % a été atteint en 2013, dépassant de loin le taux moyen commun européen et allemand, qui avoisine les 1 %.

Depuis octobre 2012, InnovationCity Management, de concert avec son consortium local et ses partenaires stratégiques, a œuvré à la création d'un « plan » exportable, appelé le « Plan directeur », un exemple réussi de réaménagement urbain respectueux du climat. Le rôle actif que joue la population dans le cadre des projets et l'approche participative dans la mise en œuvre sont au cœur du plan pour le développement de Bottrop. Suite aux nombreuses suggestions portant sur le réaménagement des sept districts pilotes, qui ont été recueillies par InnovationCity Management lors des ateliers de planification qu'elle a mis en place pour les citoyens, des comités de gestion de district multipartites ont été créés.

Dans chaque district pilote de Bottrop, un directeur de district coordonne l'intégration de toutes les activités, à savoir : la rénovation urbaine, la modernisation visant à améliorer le rendement énergétique, la préservation du patrimoine, le conseil en matière d'énergie et les questions sociales. En plus de consulter les propriétaires, les locataires et les entreprises, les comités de gestion des districts mènent également activement des activités de sensibilisation dans les écoles sur les thèmes de l'environnement et du climat, en coopération avec les universités de sciences appliquées.

On trouvera des informations complémentaires à l'adresse suivante : http://www.icruhr.de/fileadmin/media/downloads/ICLEI_cs_169-Bottrop_2014.pdf

Mobilité

Medellín, Colombie

Metrocable – la mobilité comme facteur fondamental d’une urbanisation intégrée et inclusive

La ville de Medellín s’étend d’une étroite vallée jusqu’à de vastes espaces vallonnés. Les dernières zones de peuplement, résultant dans bien des cas d’implantations sauvages, se caractérisent par le manque de transport, la faible présence des institutions de l’État et l’absence de services publics, ce qui a entravé les possibilités de développement et d’emploi des habitants et entraîné l’exclusion physique et sociale de ces districts.

Depuis le début du millénaire, l’administration locale a lancé des initiatives globales et intégrées en vue de moderniser les districts, en collaboration avec leurs populations.

En 2004, Medellín a ouvert la première ligne aérienne de transport (la ligne K de Metrocable), dans le cadre d’un système de transport public qui se développe dans le monde entier. Cette ligne, touchant environ 230 000 habitants vivant dans 12 localités, relie le nord-est de la ville au centre-ville. Elle permet de réduire le temps moyen de transport de 120 à 65 minutes. Cette télécabine bénéficie du soutien de la municipalité et s’inscrit dans le cadre d’un programme d’urbanisation intégrée axé sur l’égalité d’accès à la mobilité. Pouvoir rejoindre le système de transport public de Medellín au moyen de la ligne aérienne améliore le confort et permet d’économiser du temps et de l’argent. Ce sont en particulier les clients à faible revenu qui économisent de l’argent car ils payent pour un trajet, quelle que soit la distance parcourue. La « carte civique » magnétique réduit le temps d’attente dans la mesure où les passagers peuvent payer leurs trajets à l’avance. Le projet a en outre permis d’investir dans une bibliothèque municipale, des jardins d’enfants, des espaces publics et des installations sportives. La coopération interinstitutionnelle favorise la planification et l’élaboration de concepts globaux, désignés aujourd’hui par les termes « concepts d’urbanisme social ». La deuxième ligne aérienne a été inaugurée en 2008. En 2011, Metroplus, un service rapide par bus, est venu compléter le réseau du métro. Ses grands autobus économes en énergie empruntent des couloirs de bus séparés, de la même manière qu’un métro ou un tramway.

L’introduction de Metrocable et le raccordement des zones marginalisées ont été le point de départ d’une transformation physique et sociale de Medellín et de ses communautés. La population autrefois exclue est désormais davantage impliquée dans la vie sociale, économique et politique de la ville. Elle a également participé à la prise de décisions sur les projets d’urbanisation à venir. Parallèlement, les quartiers récemment raccordés ont été modernisés de façon notable : des entreprises locales se sont installées et les taux de délinquance ont baissé.

On trouvera des informations complémentaires à l’adresse : <http://www.connective-cities.net/en/connect/good-practices/medellins-metrocable/>

Curitiba, Brésil

Un modèle de planification centrée sur le transport^d

La ville de Curitiba est la capitale de l'État de Paraná dans le sud du Brésil. La ville compte 1,9 million d'habitants sur une superficie de 430 kilomètres carrés. Depuis les années 70, Curitiba intègre la planification des transports publics dans le plan global de la ville. En 1972, Curitiba a créé l'une des premières artères commerciales piétonnières de la planète, en vue de réduire la circulation des véhicules dans une zone fréquentée. Aujourd'hui, le plan structurel à long terme pour l'urbanisation de Curitiba donne la priorité au transport en commun. Curitiba est considérée comme un excellent exemple de développement centré sur les transports, ce qui suppose que les logements, les entreprises et les espaces de loisirs soient construits dans des zones à forte densité et près de stations de transports en commun. En outre, au lieu de favoriser le zonage des sols, le développement centré sur les transports propose de varier les formes d'occupation des sols afin de réduire les distances à parcourir. Le développement d'une communauté soucieuse des piétons, associé à un service rapide et efficace par bus peu polluants et à une réduction des places de stationnement des voitures, a permis à Curitiba de limiter avec succès les déplacements globaux de ses habitants. Le service rapide par bus de Curitiba est un exemple de transport en commun efficace pour le monde entier. Le service dispose actuellement de 390 lignes d'autobus, dotées de 2 000 véhicules assurant environ 2,1 millions de trajets passagers par jour, ce qui représente environ 50 fois plus de voyageurs qu'il y a 20 ans. Après sa construction en 1974, le nombre de passagers empruntant ce service a augmenté, pendant plus de 20 ans, de 2,3 % par an. Il ressort d'une enquête réalisée auprès de voyageurs que le service rapide par bus a permis d'éviter environ 27 millions de déplacements en voiture par an, ce qui représente près de 27 millions de litres de carburant économisés chaque année. Le réseau de bus a évolué en un système de transports publics offrant des possibilités telles que des voies de circulation prioritaires réservées, des transferts gratuits entre les itinéraires, la perception du prix du billet avant de monter dans l'autobus, l'affichage des informations et la priorité aux feux.

Les modes de transport, à Curitiba, se répartissent comme suit : environ 23 % de véhicules privés, 5 % de motos, 5 %, de vélos, 21 % de piétons et 45 % de bus à haut niveau de service. Le service rapide par bus a une très grande capacité, ce qui est nécessaire compte tenu de la taille et de l'accroissement de la ville. 10 000 à 20 000 passagers peuvent être transportés en même temps sur un seul couloir de bus, avec une capacité de 40 000 passagers sur les axes fréquentés. Ce service est utilisé par 85 % de la population de Curitiba. Le système de transport public est exceptionnel par son accessibilité économique, l'utilisation de stations fermées pour l'achat à l'avance des titres de transport et l'intégration de terminaux de transfert.

On trouvera des informations complémentaires à l'adresse suivante : http://www.iclei.org/fileadmin/PUBLICATIONS/Case_Stories/4._EcoMobility/ICLEI_CaseStories_EcoMobility_Curitiba.pdf

^d Extrait de l'étude de cas Ecomobilité, Curitiba, Brésil : Un modèle de planification centrée sur le transport, Conseil international pour les initiatives écologiques locales, 2011.

Villes intelligentes

Jamalpur Pourashava, Bangladesh

L'administration en ligne mise en place par les autorités municipales afin de rapprocher les services des citoyens

Sous le slogan « Vision 2021 : Digital Bangladesh » (Vision 2021 : Plan numérique pour le Bangladesh), le Bangladesh a intensifié son utilisation des technologies modernes de l'information et des communications. L'objectif est de rendre les services municipaux plus efficaces et davantage axés sur les citoyens et de réduire la corruption. Plusieurs municipalités ont commencé à numériser leurs procédures administratives. L'Agence allemande de coopération pour le développement a appuyé le projet depuis sa création et accompagné deux projets pilotes d'administration en ligne dans les municipalités de Narayanganj et de Jamalpur entre 2011 et 2013. Dans ces deux villes, les habitants ont été invités à participer à des débats afin de clarifier les besoins et les concepts se rapportant aux services publics. Trois principales innovations ont été mises en place : la création de centres de services à guichet unique, où les citoyens ont accès à tous les services municipaux en un seul endroit; la mise en place d'un système municipal de gestion de l'information, permettant un traitement administratif plus transparent, plus efficace et plus rapide; la création d'un site Web public intégrant les médias sociaux pour informer les citoyens et entamer un dialogue.

Les innovations et les processus introduits ont été évalués de façon positive par toutes les parties prenantes, y compris les citoyens, les employés de l'administration et les maires. Les services sont fournis plus rapidement et de manière plus efficace. Le personnel a été formé aux technologies de l'information, ce qui a permis d'atténuer les réserves à l'égard des médias modernes. Depuis, la communication par courrier électronique et au moyen des médias sociaux est désormais un processus naturel pour de nombreux employés, y compris les plus âgés. Les investissements réalisés dans l'amélioration des processus administratifs ont porté leurs fruits dans les deux villes. Les centres de services à guichet unique sont rentables et ont permis d'accroître les recettes non fiscales des municipalités. Ils sont reproduits dans l'ensemble du pays.

On trouvera des informations complémentaires à l'adresse : <http://www.connective-cities.net/en/connect/good-practices/e-governance-in-municipal-administration/>

Références

Corcoran et al., 2010, Corcoran, E., C. Nellemann, E. Baker, R. Bos, D. Osborn, H. Savelli, éd., 2010, *Sick Water? The central role of wastewater management in sustainable development. A Rapid Response Assessment*, Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), ONU-HABITAT, GRID-Arendal.

FAO (Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture) 2016, Principaux résultats, <http://www.fao.org/save-food/resources/keyfindings/en/>.

AIE (Agence internationale de l'énergie) 2012, *Perspectives énergétiques mondiales 2012*, OCDE/AIE, Paris.

_____. 2013, *Perspectives énergétiques mondiales 2013*, OCDE/AIE, Paris.

_____. 2015, *Perspectives énergétiques mondiales 2015*, OCDE/AIE, Paris.

OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques) 2012, *Perspectives de l'environnement de l'OCDE d'ici à 2050 : Les conséquences de l'inaction*, Publications de l'OCDE, Paris.

Banque mondiale 2011, *Urban Solid Waste Management*.

_____. 2013, *What a Waste: A Global Review of Solid Waste Management*, Urban Development Series Knowledge Papers, Banque mondiale.

DAES (Département des affaires économiques et sociales), Division de statistique, Groupe d'experts des Nations Unies et de l'extérieur chargé des indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable, Consultation ouverte sur les indicateurs verts, novembre 2015, <http://unstats.un.org/sdgs/iaeg-sdgs/open-consultation-2>.

_____. Consultation ouverte sur les indicateurs gris, décembre 2015, <http://unstats.un.org/sdgs/iaeg-sdgs/open-consultation-3>.

PNUE (Programme des Nations Unies pour l'environnement) 2011, *Vers une économie verte : Pour un développement durable et une éradication de la pauvreté*.

_____. 2013, *Directives pour établir des stratégies nationales de gestion des déchets : passer des défis aux opportunités*, Programme des Nations Unies pour l'environnement.

PNUE et Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche (UNITAR).

ONU-Habitat 2010, *L'Etat des villes dans le monde 2010/2011-Villes pour tous : Comblent le fossé urbain*.

ONU-Eau/FAO 2007, *Coping with water scarcity. Challenge of the twenty-first century*.

OMS (Organisation mondiale de la santé) 2014, *Progress on drinking water and sanitation*, mise à jour de 2014.

World Economics 2014, *World Economics: Global Growth Tracker*, http://www.worldeconomics.com/papers/Global%20Growth%20Monitor_7c66ffca-ff86-4e4c-979d-7c5d7a22ef21.paper.

Programme mondial pour l'évaluation des ressources en eau 2012, *Rapport mondial des Nations Unies sur la mise en valeur des ressources en eau 4 : gérer l'eau dans des conditions d'incertitude et de risque*, UNESCO, Paris.

_____. 2014, *Le rapport mondial des Nations Unies sur la mise en valeur des ressources en eau 2014 : Eau et énergie*, UNESCO, Paris.

_____. 2015, *Le rapport mondial des Nations Unies sur la mise en valeur des ressources en eau 2015 : L'eau pour un monde durable*, UNESCO, Paris.

Rapport mondial des Nations Unies sur la mise en valeur des ressources en eau 2015, *Rapport mondial des Nations Unies sur la mise en valeur des ressources en eau 2015 : L'eau pour un monde durable*, UNESCO, Paris.

_____. 2014, *Rapport mondial des Nations Unies sur la mise en valeur des ressources en eau 2014 : Eau et énergie*, UNESCO, Paris.
