



ACHIM STEINER

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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