



Partnership on Sustainable Low Carbon Transport

Shanghai, 31 janvier 2012

Sujet:

Inclusion de la mobilité durable dans les priorités du projet de déclaration «L'avenir que nous voulons» (version zéro) de la conférence des Nations Unies pour le développement durable, Rio +20.

A ce jour, la mobilité durable n'est pas sur la liste des priorités de la version zéro du projet de déclaration de RIO+20. Ceci en dépit de la part intégrale qu'elle doit jouer dans un modèle de développement basé sur le développement économique, l'inclusion sociale, et la protection de l'environnement. Le bon accès aux marchés, aux emplois, et aux écoles et établissements de santé est pourtant au fondement de tout progrès dans la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD), comme l'illustrent, par exemple, l'augmentation alarmante de la consommation d'énergie dans le secteur des transports à venir du monde en développement; et l'hécatombe de 1,3 million de morts et 14 millions de blessés de la route par an dans le monde, sans parler des nombreuses victimes de la pollution de l'air des gaz d'échappement.

Pour définir une trajectoire de développement durable dans le secteur des transports, tout particulièrement dans les pays en développement, des spécialistes du monde entier se sont réunis au sein de SLoCaT, le Partenariat pour des transports durables et à faible émission de carbone, le premier réseau multilatéral dédié à ce secteur (www.slocat.net). SLoCaT, compte plus de 60 organisations membres (organismes des Nations Unies, banques de développement multilatérales, agences de coopération technique, ONGs, organismes de recherche, et autres).¹

Une série de prises de positions récentes sur les déplacements durables ont conforté SLoCaT's position, dont la Déclaration de Bangkok 2020 sur les transports durables, approuvée par 22 pays d'Asie,² la Déclaration de Bogota sur les déplacements durable, approuvée par 9 pays latino-américains,³ et la Déclaration d'Amsterdam sur les transports durables approuvée par 36 pays d' Europe, d'Asie centrale et d'Amérique du Nord.⁴ SLoCaT prend aussi bonne note des 246 motions portant sur les transports soumises pour compilation à la rédaction du document final pour Rio +20. Environ la moitié des pays qui ont soumis ces motions ont aussi promu ce sujet dans leurs propres documents.

Le plan d'action de 5 ans du Secrétaire général Ban Ki-Moon, lancé le 25 Janvier 2012 pour son second mandat, comprend la mise en place d'un cadre de développement durable pour l'Après 2015. Les organisations des Nations Unies y seront mobilisées pour soutenir les stratégies mondiales, régionales et nationales de mise en œuvre de 5 éléments fondamentaux du développement durable, dont l'un est constitué du secteur des transports et de la mobilité.⁵

¹ Voir l'annexe 1 pour un aperçu de l'ensemble des membres du Partenariat SLoCaT

² Voir: http://www.uncrd.or.jp/env/5th-regional-est-forum/doc/bangkok_declaration.pdf

³ Voir: <http://www.uncrdlac.org/fts/BogotaDeclaration.pdf>

⁴ Voir: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/en/hlm/documents/2009/Amsterdam_Declaration_ENG.pdf

⁵ Voir: http://www.un.org/sg/priorities/sg_agenda_2012.pdf

Nous sommes convaincus que Rio +20, et ses suites, peuvent grandement aider le déploiement de solutions de mobilité durable dans les pays en développement, et nous appelons à ce que RIO+20, (a) proclame clairement le rôle critique des questions de mobilité et d'accès dans le développement en général, et en particulier pour la réalisation des Objectifs de développement pour le millénaire qui sont cités en préambule du projet de la déclaration en sa version zéro ; et

(b) impulse un vigoureux élan aux nations et aux autres parties prenantes qui peuvent contribuer à la mise en œuvre de la mobilité durable.

En conséquence, nous proposons des modifications au texte du projet de déclaration destinées à (1) faire de la mobilité durable une priorité explicite dans la section III. Economie verte, et (2) la faire figurer dans la liste des actions et suivis demandés en section V.

Vous trouverez ces propositions en ANNEX 3 de cette lettre. Nous sommes dans l'espoir que vous voudrez bien en tenir compte dans vos commentaires sur la version zéro du projet de déclaration. L'importance des questions de mobilité et d'accès dans la réalisation de l'OMD le justifie.

L'ajout de la mobilité durable aux priorités générales du sommet stimulera le partage des connaissances acquises (voir le paragraphe 33. de la version zéro) et, par la suite, la promotion de l'économie verte dans les pays engagés, via :

- a) l'élaboration, l'adoption et la mise en œuvre de cadres conduite et de financement, et le renforcement de la collaboration intergouvernementale,
- b) La mobilisation de ressources financières ; en particulier par (i) la réorientation des conditions de prêt des banques de développement multi-et bilatérales (actuellement environ 25-30 milliards de dollars par an), (ii) les effets de levier sur les financements privés, et (iii) l'amélioration de l'utilisation des fonds pour le Climat spécifiquement dédiés à la mobilité durable;
- c) La mise en œuvre de programmes de gestion des connaissances et de renforcement des capacités des organismes de développement, de recherche, et des ONG travaillant dans le secteur.

Veuillez ne pas hésiter à contacter [cornie.huizenga @ slocatpartnership.org](mailto:cornie.huizenga@slocatpartnership.org) pour toute information supplémentaire.

Avec mes meilleures salutations, au nom du Partenariat SLoCaT,

Cornie Huizenga





Annex 1: Members Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport

- African Development Bank (AfDB)
- Alliance to Save Energy (ASE)
- Asian Development Bank (ADB)
- Corporación Andina de Fomento (CAF)
- Believe Sustainability
- Cambridge Systematics Inc
- Center for Clean Air Policy (CCAP)
- Centre for Environment Planning & Technology (CEPT), Ahmedabad
- Center for Science and Environment (CSE)
- Center for Sustainable Transport (CTS) Mexico
- Center for Transportation and Logistics Studies (PUSTRAL), Gadjah Mada University
- Civic Exchange (CE)
- Clean Air Initiative for Asian Cities (CAI-Asia) Center
- Clean Air Institute (CAI)
- Dutch Cycling Embassy (DCE)
- German Technical Cooperation (GIZ)
- Ecofys
- EMBARQ, The WRI Center for Sustainable Transport
- Energy Research Center Netherlands (ECN)
- European Bank for Reconstruction and Development (EBRD)
- European Institute for Sustainable Transport (EURIST)
- European Cyclists' Federation (ECF)
- Fraunhofer- Institute for Systems and Innovation Research (ISI)
- Global Environmental Facility (GEF)
- Global Transport Knowledge Partnership (gTKP)
- Global Urban Development (GUD)
- HealthBridge
- Hong Kong Shanghai Bank (HSBC)
- Inter-American Development Bank (IDB)
- International Association for Public Transport (UITP)
- International Energy Agency (IEA)
- International Transport Forum (ITF)
- International Union for the Conservation of Nature (IUCN)
- International Union of Railways (UIC)
- Institute for Global Environmental Strategies (IGES)
- The Institute for Transport Studies, University of Leeds, UK
- Institute of Urban Transport India (IUTI)
- Institute for Transport Policy Studies (ITPS)
- Institute for Transportation & Development Policy (ITDP)
- Institute of Transport Studies (ITS), University of California, Davis
- Korean Transport Institute (KOTI)
- Ministry of Land Infrastructure Transport and Tourism, Japan
- Mobility Magazine
- National Center for Transportation Studies (NCTS), Philippines
- Rockefeller Foundation
- Society of Indian Automotive Manufacturers (SIAM)
- Stockholm Environment Institute (SEI)
- Tehran Urban and Suburban Railway operation Company (TUSROC)
- The Energy and Resources Institute (TERI)
- Transport and Environment (T+E)
- Transport Research Laboratory (TRL)
- United Nations Center for Regional Development (UNCRD)
- United Nations Department for Economic and Social Affairs (UN-DESA)
- United Nations Environment Program (UNEP)
- University College of London, Department of Civil, Environmental and Geomatic Engineering
- University of Transport and Communication (UTCC) Hanoi
- University of Twente/ITC (UT/ITC)
- VEOLIA Transport
- Victoria Transport Policy Institute (VTPI)
- Volvo Research and Education Foundations (VREF)
- World Streets
- Wuppertal Institute
- WWF International

Annexe 2: Faits et chiffres sur les transports et le développement durable

Société et le secteur des transports

- Plus d'un milliard de citoyens dans le monde en développement n'ont accès ni à des trottoirs ni à des espaces où marcher et faire du vélo en sécurité, bien que la grande majorité des déplacements se fassent par ces modes. Par exemple, à Delhi en Inde, 95% des voyages effectués par les pauvres urbains sont fait à pied, à vélo, ou par différentes formes de transports en commun.
- Les véhicules sont actuellement la neuvième cause de décès dans le monde. On s'attend à une augmentation de 80% de ce chiffre d'ici 2020 et le passage à la cinquième cause de décès - dépassant le sida, le cancer du poumon, le diabète, et les conflits armés en 2030.
- 1,2 millions de personnes sont tuées et 50 millions de blessés chaque année sur les routes du monde. Plus de 90 pour cent de ces morts surviennent dans les pays en développement, bien qu'ils représentent moins de la moitié des routes du monde. La moitié des décès de la circulation sont des piétons, cyclistes, et autres usagers vulnérables »."
- La circulation est le plus grand tueur de personnes âgées de 15-29 ans, éliminant ainsi certains des membres les plus productifs de nos communautés.
- Sur 409 milliards de dollars de subventions à la consommation de combustibles fossiles dans le monde en 2010, seulement 8% sont allés aux 20% de la population les plus pauvres.

La durabilité environnementale du secteur des transports

- La pollution atmosphérique urbaine provoque 1,3 million de décès par an selon l'OMS. 1100 villes du monde ont des concentrations moyennes de particules qui dépassent les normes minimales de qualité de l'air de l'OMS. Les transports contribuent jusqu'à 80% des polluants atmosphériques urbains.
- Un quart de toutes les émissions de gaz à effet de serre (GES) proviennent des transports, qui est aussi le secteur de la plus forte croissance d'émissions de GES dans le monde.
- Selon le GIEC, les émissions de GES doivent être réduites de 50 à 85 pour cent en 2050 (par rapport à l'année 2000) pour maintenir le réchauffement climatique à 2°C. Les projections actuelles montrent une augmentation des rejets de GES de 80-150% dans le secteur des transports en 2050. Le gros de la croissance des émissions proviendra de celle des véhicules à moteur privés dans les pays en développement.

La durabilité économique du secteur des transports

- À l'échelle mondiale les encombrements de circulation représentent des milliards de dollars en carburant et en perte de productivité. Par exemple en 2010 les encombrements automobiles dans les villes américaines ont représenté des pertes économiques estimées à 101 milliards de dollars.
- 50% des poids-lourds sur les routes de Chine circulent à vides, gaspillant temps, argent et carburant du fait de mauvaises logistiques et capacités de gestion.
- Le temps moyen de trajet quotidien à Lima, au Pérou, est de 4 heures, résultant en une perte de productivité d'environ \$ 6,2 milliards par an, soit environ 10 pour cent du PIB
- 2-3% du PIB dans les pays à revenu élevé et jusqu'à 5% du PIB dans les pays à faible revenu est perdu dans la collision de véhicules.
- Les subventions aux combustibles fossiles, qui s'élèvent à plus de 400 milliards de dollars par an, ont pour effet d'augmenter les risques dus aux prix du pétrole et la diminution de la sécurité énergétique pour les nations concernées.
- Le coût économique combiné de la pollution atmosphérique, les accidents de la route et l'aggravation de l'encombrement dans la plupart des villes dans le monde en développement est de 5 à 10% du PIB, selon un rapport récent de PNUE/UNEP

Annexe 3: suggestion de modification du texte de la version zéro du Document pour y introduire la notion de mobilité durable

III. L'économie verte dans le contexte du développement durable et l'éradication de la pauvreté

A. Contexte de l'économie verte ; défis et opportunités

25. Nous sommes convaincus qu'une économie verte, dans un contexte de développement durable et d'éradication de la pauvreté, doit contribuer à atteindre des objectifs clés - en particulier les priorités de lutte contre la pauvreté, la sécurité alimentaire, la gestion rationnelle de l'eau, [la mobilité durable], l'accès universel aux énergies modernes, les villes durables, la gestion des océans, l'amélioration et la préparation aux catastrophes, ainsi que la santé publique, développement des ressources humaines et une croissance soutenue, inclusive et équitable, qui génère de l'emploi, y compris pour les jeunes. Elle doit être fondée sur les principes de Rio --en particulier le principe de responsabilités communes mais différenciées -- et devrait être inclusive et centrée sur les individus, offrant des possibilités et des avantages pour tous les citoyens et tous les pays.

V. Cadre d'action et de suivi

A. Priorité / clés / thématiques / questions intersectorielles et les zones

Ajouter la nouvelle section ci dessous après le paragraphe. 71:

Transports

xx. Nous reconnaissons l'importance cruciale d'assurer un accès universel à des formes de mobilité sûres, propres et abordables, pour la réalisation d'un développement économique qui mène à l'éradication de la pauvreté et au développement social et humain.

xx. Nous croyons qu'un engagement mondial dans la direction d'une nouvelle mobilité durable nécessite de nouvelles pratiques et de nouvelles stratégies, dans le cadre d'un nouveau paradigme de transport de passagers comme de fret. Ces pratiques et stratégies sont souvent résumées sous le terme "Eviter, Transférer, Améliorer - ETA" (en anglais, Avoid, Shift, Improve -ASI). La méthode ETA privilégie premièrement la notion d'accès et vise à éviter tout déplacement motorisé inutile par les moyens d'une répartition intelligente des fonctions urbaines, de tarification de l'usage des transports, et de l'utilisation de nouvelles technologies d'information et de communication. Deuxièmement, ETA vise à **transférer** les déplacements incompressibles vers des modes les plus durables, par les moyens de politiques tarifaires, de meilleures informations pour les passagers, et d'une amélioration de la qualité et de l'efficacité des de transport doux et collectifs. Finalement, ETA vise à **l'amélioration** de l'efficacité des véhicules par l'usage de carburants moins polluants, par l'amélioration de la gestion des réseau, et par l'utilisation de véhicules de technologies plus efficace. Tous ces éléments constituant l'ETA ont déjà été démontrés en grandeur réelle.

V. Cadre d'action et de suivi

B. Accélération et mesurer les progrès

107. Nous proposons que les *objectifs de développement durable* incluent le passage à des modes de consommation et de production qui soient durables ainsi que des domaines prioritaires tels que les océans, la sécurité alimentaire et l'agriculture durable, l'énergie durable pour tous; [la mobilité durable;] accès à l'eau et efficacité dans son usage; des villes durables ; des emplois verts, du travail convenable et de l'inclusion sociale; et la réduction des risques et amélioration de la résilience face aux catastrophes.