



# Conseil économique et social

Distr. générale  
12 janvier 2010  
Français  
Original : anglais

## Commission du développement durable

### Dix-huitième session

3-14 mai 2010

Point 3 de l'ordre du jour provisoire\*

### Module thématique du cycle d'application

2010-2011 – session d'examen

## Documents de travail présentés par les grands groupes

### Note du Secrétariat

#### Additif

### Contribution des organisations non gouvernementales\*\*

## Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction . . . . .	2
II. Le cadre décennal de la Programmation relative à la production et la consommation durables . . . . .	4
III. Archives minières . . . . .	8
IV. Industries chimiques . . . . .	10
V. Déchets . . . . .	12
VI. Transport . . . . .	17

\* E/CN.17/2010/1.

\*\* Les vues et les opinions exprimées ne représentent pas nécessairement celles des Nations Unies.



## I. Introduction

1. Les (ONG) et les organisations de la société civile ont joué un rôle actif et significatif pour aider le monde à s'engager dans le développement durable<sup>1</sup> : à partir d'organisations de base qui travaillent localement sur des questions qui vont de la justice sociale au développement communautaire durable, aux réseaux des organisations qui travaillent avec les milieux d'affaires et avec des niveaux différents de gouvernement pour promouvoir des changements sociaux importants et des économies et styles de vie écologiquement durable, les organisations de la société civile sont des alliés importants dans la démarche pour changer des modèles non durables de consommation et de développement. En tant qu'un des grands groupes des Nations Unies, les ONG prennent appui sur les actions de leurs pays respectifs en ce qui concerne leur engagement et sont profondément concernés par le manque de progrès significatif.

2. La dix huitième session de la CDD offre certes avec retard une occasion unique d'explorer les progrès accomplis par les Etats membres des Nations Unies dans le secteur des mines, de la chimie et des déchets dans la perspective d'engagements internationaux sur le développement durable et de les examiner dans le cadre plus large des modèles de la consommation et de la consommation.

3. Bien que le cadre original de 10 dix ans (2002- 2012) qui a été établi en tant que réponse corrective au déficit de mise en œuvre de la décennie précédente n'ait pas été respecté, le « processus de Marrakech » dont le mandat est de développer un « cadre de programmation de 10 ans pour appuyer des initiatives régionales et nationales afin d'accélérer la tendance vers des modèles durables de consommation et de production qui promeuvent le développement économique et social à l'intérieur de la capacité de charge des écosystèmes » offre une voie par laquelle à la fois des initiatives en cours et nouvelles nationales et régionales sur la production minière, les entreprises chimiques, la gestion des déchets, le transport ainsi d'autres thèmes relatifs à la durabilité peuvent être appuyés.

4. Nous pensons qu'il est essentiel que les gouvernements, des groupes du secteur d'affaires et autres grands groupes mondiaux, s'engagent à mettre en œuvre des politiques qui nous orienteront vers le développement durable. Il est également essentiel que les citoyens n'importe où aient la possibilité d'adopter des modèles de production et de consommation durables et assument leurs droits et leurs responsabilités. Il est très important qu'une attention particulière soit accordée aux pouvoirs des gouvernements et des organisations de la société civile et au renforcement de la démocratie non seulement dans les pays occidentaux et les pays

---

<sup>1</sup> Le présent document a été présenté par le Réseau mondial sur les questions de développement durable qui est constitué par l'Alliance du Nord pour la durabilité, Bruxelles, l'International des consommateurs, Londres et l'Institut des Etudes pour la sécurité, Nairobi et des réseaux de partenaires en Asie, au Moyen Orient et en Amérique latine. Le Groupe SDIN a invité les réseaux des ONG suivantes à rédiger les sections suivantes du document : Gestion des déchets : par les Conseillers pour les déchets pour le développement et l'environnement urbain ; Transport : par Transport et environnement ; Produits chimiques : Fonds de la santé environnementale, Réseau des organisations internationales pour l'élimination des POP ; Activités minières par Observatorio de Conflictos Mineros de America Latina ; Cadre décennal de programmation sur les modes de consommation et de production durables par l'Alliance du Nord pour la durabilité et l'International des consommateurs.

en développement mais spécialement dans les pays en transition où la démocratie est un concept vague.

5. Les tendances sociales et environnementales se sont aggravées depuis la conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement de 1992. Il est clair qu'une partie du problème a été la croissance de modèles de production et de consommation non durables et les pressions déséquilibrées de la globalisation. En outre, les flux financiers et matériels du Sud pris de façon globale vers le Nord pris globalement dépassent encore toute l'aide et l'assistance au développement que les pays riches fournissent- un montant qui est très en deçà du 0,7 % du PIB convenu.

6. Les flux financiers et matériels peuvent être considérés comme une espèce d'aide inversée à la coopération internationale : le Sud pauvre aidant le monde industrialisé à maintenir son niveau de vie. Les conséquences de ces relations déséquilibrées et du manque de coopération fructueuse sont l'approfondissement du fossé entre les riches et les pauvres et l'exacerbation des tensions géopolitiques. Il est par conséquent de la plus grande importance que la session d'examen de la CDD évalue comment ces forces et d'autres forces qui ont bloqué le progrès dans le passé et étudie comment on pourrait les neutraliser à l'avenir. Un examen sérieux de la « mise en œuvre » exige une approche systémique dans son ensemble qui inclut des objectifs concrets et mesurables clairement définis, des calendriers et des contrôles sur une base appropriée. Bref, des approches qui collent à la réalité.

7. Nous suggérons qu'une approche fondamentale soit faite sur les flux du matériel et les impacts des modèles de consommation et de production sur l'environnement, l'élimination de la pauvreté et l'équité. Il est également très important de savoir les causes qui sont à la base des flux qui causent la pauvreté d'une part et l'extrême richesse d'autre part. Nous suggérons également que le PIB en tant qu'indicateur national de progrès et du bien être général est insuffisant et exhortons la communauté mondiale et les responsables politiques en particulier à inclure d'autres indicateurs de développement réel durable dans leur comptabilité nationale, y compris l'empreinte écologique, l'Indexe du Bien être économique durable, l'Indicateur véritable du progrès et l'Indexe de la Planète.

8. La mise en œuvre de leur engagement de longue date d'accorder la priorité et d'intégrer leurs politiques de production et de consommation dans leurs stratégies nationales de développement durable (SNDD) doivent continuer à être une priorité pour les gouvernements. Les modèles économiques et les priorités qui sont actuellement enracinés dans une mentalité de croissance d'un monde globalisé méritent d'être révisés. Un certain nombre de pays ont fait des progrès en élaborant et en mettant en œuvre des plans nationaux relatifs à la consommation et à la production durables (CDP) ou ont réussi à intégrer des politiques CDP dans des stratégies nationales de développement durable (SNDD) ou dans des stratégies de réduction de la pauvreté (SRP). En outre, il est clair qu'une attention insuffisante a été accordée aux outils fiables qui facilitent les changements de PCD, comme l'imposition et d'autres outils fiscaux, les normes des produits, le choix des produits et la possibilité donnée aux citoyens de choisir grâce à l'éducation un style de vie qui s'inscrit dans le développement durable. De même, un effort concerté est nécessaire pour s'assurer que le SCP est intégré dans les programmes d'éducation et scolaire grâce à la participation et les liens avec la Décennie de l'éducation des Nations Unies en vue du développement durable.

9. Les questions relatives à la production minière, à l'industrie chimique et aux déchets sont étroitement liées à la CDP et ne peuvent pas être examinées isolément. Le défi de ce cycle de la CDD est d'étudier les autres questions à travers le CDP.

## **II. Le cadre décennal de la Programmation relative à la production et à la consommation durables**

### **A. Les principaux obstacles au progrès peuvent être ainsi résumés:**

10. Les avances techniques et les gains en termes d'efficacité sont nécessaires mais ne suffisent pas à amener le changement à l'échelle requise pour le développement durable. Ce fait est indéniable en dépit de la rhétorique qui accompagne la notion d'efficacité – dont le but inavoué est de ne pas toucher aux questions sous-jacentes bien réelles mais politiquement délicates, comme la redistribution des richesses et les réductions drastiques en matière d'énergie et de consommation de produits au niveau global. Des changements beaucoup plus importants dans notre façon de produire et de consommer sont nécessaires. La communauté mondiale – dont les pays riches ont pris la direction- doit accepter le paradigme de « l'économie durable et juste ».

11. Quand ils ont adopté en 1992 l'Agenda 21, les Etats membres ont pris l'engagement de développer des politiques nationales en ce qui concerne la consommation et la production durables. Cet engagement a été suivi par un Programme international de travail dont l'objectif était de clarifier les concepts et d'évaluer les politiques et les stratégies. En 1999, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté des Directives révisées pour la protection des consommateurs pour aider au développement de ces politiques, notamment autour du concept de la consommation durable. Toutefois, près de deux décennies après le Sommet de Rio, plusieurs gouvernements n'ont toujours pas développé des politiques de production et de consommation et continuent de mettre en danger des peuples et de la planète avec des activités non durables relatives à des questions la chimie, le transport, l'eau, les aliments, les abris, l'énergie et d'autres questions qui entrent dans le programme de travail de la CSD. Malgré leurs engagements, plusieurs gouvernements n'ont pas encore appliqué les Directives du consommateur (et notamment la section G sur la consommation durable), ne s'y sont pas encore familiarisés et ont des difficultés à développer leurs stratégies nationales de développement durable (SNDD).

12. Les raisons de ce manque de volonté et de progrès sont nombreuses et leurs conséquences seront de plus en plus sérieuses si ces raisons ne sont pas comprises et que les réponses nécessaires ne sont pas apportées. Les obstacles (qu'ils soient financiers, économiques, techniques, idéologiques, culturels, cognitifs) doivent être identifiés et éliminés. La CSD en tant que forum important pour examiner les progrès est la meilleure place pour discuter les politiques capables de les garantir.

13. Le problème principal est qu'en dépit des énormes crises auxquelles nous faisons face aujourd'hui, les responsables politiques continuent de tenir les mêmes discours qui ne tiennent pas compte de la complexité et du lien entre les sphères économiques, sociaux et environnementaux. Les gouvernements manquent la volonté politique pour effectuer la transition urgente qui est nécessaire manque en vue d'une transition urgente. En outre, il n'existe pas les cadres juridiques

internationaux qui permettraient d'interdire et de punir des crimes contre l'environnement ou l'injustice.

### **1. Les stratégies nationales concernant la production et la consommation durables (CDP)**

14. Nous croyons que la résistance des gouvernements à développer des cadres politiques relatifs à la production et à la consommation durables adéquats est liée à la promotion continue du consumérisme non durable, à l'érosion de la confiance, à l'irresponsabilité du secteur privé, à la réglementation inadéquate de ces secteurs dont les profits dépendent d'une consommation inadéquate (comme l'a montré la crise financière globale) et finalement au manque de compréhension des forces qui sous-tendent les modèles de production et de consommation non durables.

15. Etant donné que seulement 82 pays sont en train de mettre en œuvre leurs stratégies nationales pour le développement durable et que très peu d'entre eux font partie du monde en développement, il est essentiel d'aider les gouvernements à finaliser et à mettre en œuvre ces stratégies et à intégrer leur Cadre de programmation décennal en tant que composante importante des plans stratégiques nationaux. Il est nécessaire de savoir pourquoi « Capacité 2015 » n'a jamais été financée ou mise en œuvre. La communauté internationale doit appuyer et mettre en place des programmes suffisants pour montrer que c'est possible et faisable. La démarche vaut également pour les Directives des Nations Unies pour la protection des consommateurs.

### **2. Le Processus de Marrakech ( Cadre décennal de Programmation relatif à la production et la consommation durables et la CDD :**

16. Le Troisième projet public du Processus de Marrakech a évolué de façon substantielle à partir des premières versions et inclut plusieurs commentaires des ONG. Plusieurs commentaires que les ONG avaient présentés y ont été intégrés avec succès. Le projet actuel qui sera plus tard révisé constituera un point de départ pour les discussions de la dix-huitième session de la CDD sur la structure et le contenu des dix ans du CDP qui seront finalisés à dix-neuvième session. Un des résultats du CDP est un Outil de repérage (annexe 1). Mais cet outil n'est pas très efficace pour des utilisations concrètes. Il pousse les gouvernements et les parties prenantes à donner la priorité à une des différentes mesures nécessaires aux politiques du CDP alors que la conclusion principale du processus de Marrakech est que nous avons besoin d'un ensemble de mesures. Il existe de meilleures propositions pour élaborer les futurs programmes.

17. Le troisième projet public du CDP indique que nous avons besoin d'identifier les activités spécifiques, les outils, les mesures ainsi que le contrôle et l'évaluation des mécanismes, y compris le cas échéant, l'analyse du cycle de vie et les indicateurs nationaux pour mesurer le progrès. Par conséquent le processus de la CDD devrait déterminer dans quelle mesure chacune de ces mécanismes sont ou ne sont pas déjà en place et les types de programmes nationaux ou internationaux d'appui qui seront nécessaires pour s'assurer qu'ils sont mis en œuvre partout dans le monde.

18. La communauté internationale doit également examiner si des moyens financiers ont été débloqués pour appuyer les efforts de la société civile à la fois pour développer et participer aux mécanismes et partenariats qui peuvent apporter

leur appui à l'élaboration, l'adoption et la mise en œuvre des programmes et politiques concernant la production et la consommation durables. Les seuls cadres juridiques, financiers qui soient appropriés sont ceux qui débouchent sur une pleine durabilité et qui garantissent que des besoins humains de base seront réalisés rapidement, autant que possible d'ici 2020 ou 2025.

19. Nous pensons que le CDP n'est pas clair sur un certain nombre de questions notamment :

a) Comment les « apports du Processus de Marrakech à la CDD peuvent-ils contribuer à faire avancer l'ordre du jour du SCP » (page 5, Troisième projet public, 2 septembre 2009);

b) Comment et quand la vision du CDP sera-t-elle développée; (voir p. 6, par. 2.1.1);

c) Comment encourager les parties prenantes à mettre au point un outil de repérage mieux adapté et à appuyer des programmes qui ont reçu la priorité et, de façon plus générale : à quoi aboutira l'outil de repérage et sera-t-il utile pour les pays et les autres parties prenantes?;

d) Le calendrier auquel correspond le CDP; nous sommes favorables à dix années supplémentaires de 2012 à 2022. Avec des objectifs qui devraient être atteints en 2016;

e) Le manque de chiffres basés sur l'examen de faits concrets sur les tendances sociales et environnementales qui doivent être corrigés pendant la durée du CDP;

f) Un examen général des différentes initiatives régionales et nationales concernant la production et la consommation durables et leur efficacité et leurs conséquences;

g) Un système d'évaluation et de contrôle efficace qui inclut plusieurs indicateurs comme l'égalité des sexes, les émissions de CO<sub>2</sub>, le kilomètre alimentaire et l'utilisation de l'eau, etc.;

## **B. Les approches possibles et les meilleures pratiques de mise en œuvre**

20. Il faut qu'il ait davantage de cohérence dans la mise en œuvre des politiques. Le développement durable doit être le cadre de toutes les stratégies et politiques à long terme avec une approche orientée vers l'action.

21. Le débat « au delà du PIB » doit être renforcé et placé à un niveau supérieur pour l'application politique. Il y a déjà de meilleures pratiques pour les indicateurs, comme Bhoutan par exemple avec l'index sur le bonheur ou l'index sur le bien être économique durable, le revenu national durable, l'empreinte écologique et les indicateurs sociaux. Tous ces facteurs nous conduisent à renoncer à l'obsession de la croissance et à nous intéresser à l'économie de la suffisance (pour arrêter la surconsommation et encourager la redistribution des richesses).

22. Les normes strictes concernant les produits sont un bon outil pour élargir le choix des consommateurs. Certains pensent qu'on pourrait interdire les véhicules utilitaires 4X4 dont il est difficile de justifier la production dans une période de

crise pétrolière. Nous devons nous intéresser à l'aspect de la production afin d'entraîner l'aspect de la consommation.

23. L'information relative à la production et à la consommation durable est très importante pour amener la prise de conscience de la nécessité pour les gouvernements d'adopter des mesures urgentes. Ce but peut être atteint, en partie, par la diffusion de l'information, mais surtout par un apprentissage inlassable et l'échange des expériences. Cette démarche inclut le partage de l'information sur les meilleures pratiques par l'intermédiaire des mass medias, l'échange international et national des informations, la communication entre journalistes et l'attention spéciale à accorder à ce qu'on appelle les nouveaux medias tout en créant une meilleure image des produits durables et en facilitant la transparence des labels.

### **C. Comment organiser des actions supplémentaires; les rapports sur des activités orientées vers les résultats sur la PCD dirigées par les grands groupes :**

24. Le CDP devrait définir ce que signifie un avenir durable, et ce thème devrait être abordé aux dix-huitième et dix-neuvième sessions de la CDD. Par exemple la PCD pourrait exiger une transition à 100 % vers l'énergie renouvelable, la restauration complète de l'environnement naturel, l'élimination totale des matériaux toxiques et des déchets, y compris tous les sous-produits et une approche responsable dans la fabrication et le développement de tous les biens et services. Elle devrait également prendre des dispositions pour que les droits humains fondamentaux soient respectés et que les services et les besoins de tous les peuples soient accomplis.

25. Les organisations non gouvernementales ont joué un rôle important dans la promotion et le développement du programme de la PCD – y compris les Directives des Nations Unies pour les consommateurs et le concept de la responsabilité des entreprises. Les ONG ont prouvé qu'elles étaient très créatives et expérimentées dans les approches ascendantes et peuvent par conséquent jouer un rôle important dans la mise en œuvre. La PCD doit être liée à d'autres questions transversales avec la participation active de toutes les parties prenantes à différents niveaux.

26. Plusieurs parties prenantes travaillent seules. Aussi mettre ensemble des innovateurs est-il d'une importance considérable pour la cohérence et le dynamisme du changement. Plusieurs administrations gouvernementales ont également tendance à travailler seules. La gestion des transitions exige que l'on pense et que l'on agisse ensemble. Le rôle des médias doit être amélioré et être utilisé comme un acteur du changement en vue la transition.

27. En ce qui concerne la Responsabilité sociale et la responsabilisation, la Global Reporting Initiative (GRI) a développé un ensemble intéressant de directives applicables globalement qui pourraient être obligatoires pour les grandes sociétés transnationales.

28. Les sociétés qui rejoignent le Compact global des Nations Unies sont prêtes à échanger des informations relatives à la production et à la consommation durables et sur le développement durable en général. Les ONG devraient être associées étroitement à ce type de communication.

29. Il est nécessaire de mettre en évidence l'innovation, la recherche et les changements sociétaux qui soutiennent la CPD et d'identifier les obstacles, les outils, les stratégies et les rôles qui incluent toutes les parties prenantes, y compris le gouvernement à tous les niveaux. L'économie doit être fondée sur la fourniture de biens et de services publics plutôt que sur la consommation débridée. Etant donné l'échec répété des gouvernements à répondre de façon adéquate et à agir selon leurs engagements, les Nations Unies, y compris la Commission sur le développement durable ont besoin de développer des processus spécifiques, des activités de soutien et des mécanismes pour aider tous les pays à réaligner leurs programmes de subvention et leurs politiques de durabilité. Toute utilisation non durable de ressources naturelles doit être remboursée totalement pour cette utilisation en tant que telle et pour le remplacement des ressources disparues.

### **III. Activités minières**

30. L'esprit d'Agenda 21 et du Plan de mise en œuvre de Johannesburg (JPOI) semble très positif si on le compare à celui des expériences d'activités minière sur le terrain tant dans les pays développés que dans les pays en développement.

#### **A. Historique**

31. Le manque d'intérêt et de respect pour les collectivités locales est une critique constante adressée à l'industrie minière transnationale. Dans beaucoup de cas, l'Etat est de plus en plus identifié à un pilleur de ressources naturelles et à un destructeur de l'environnement avec pour résultat une dette écologique et sociale que les compagnies et les et les pays ont accumulé à l'égard des communautés locales, notamment en ce qui concerne les écosystèmes dans les pays du Sud.

32. Parce que cette tendance situation s'est généralisée dans des activités minières à grande échelle, le concept de dette écologique et sociale est de plus en plus évoqué dans les discussions sur le développement et la durabilité dans le sud.

33. Lorsque les communautés locales résistent de manière légitime à l'exploitation minière des ressources naturelles et à leurs conséquences très négatives sur leurs conditions de vie, les conflits atteignent souvent des niveaux de violence qui ont un coût social très élevé pour les communautés. En faisant des délinquants les mouvements environnementaux et indigènes les gouvernements rendent plus difficile la lutte pour leur droit humain de vivre dans un environnement sain.

34. La législation nationale pour protéger la qualité, la quantité et l'accessibilité à l'eau dans les zones d'exploitation minière est importante, car l'eau a un impact direct sur la santé et la vie des communautés locales, notamment les populations indigènes et les femmes. Actuellement la législation est faible ou n'existe pas dans plusieurs juridictions. Si on constate un mouvement global vers plus de transparence dans le secteur de l'extraction, souvent l'objectif principal est surtout de révéler le montant des compensations que les sociétés versent aux gouvernements. Il serait souhaitable que ce mouvement aille plus loin et permette de savoir le volume des ressources qui sont extraites de manière indépendante et vérifiable.

## B. Obstacles

35. Les décisions relatives aux projets d'exploitation minière doivent être basées sur des informations, des législations et des consultations accessibles ainsi que sur l'évaluation précoce de l'impact social et environnemental. Les ONG et d'autres organisations d'appuis communautaires ont des expériences assez vastes dans la collecte, le classement et l'analyse des informations sur les activités minières et leur impact dans différentes régions de la planète. Malheureusement, les données sont souvent recueillies après que les dommages aient été faits.

36. Les activités économiques des communautés locales sont souvent classées comme activités non durables dans le cadre de la globalisation et du marché international. Elles fournissent néanmoins de la nourriture aux populations et alimentent les marchés locaux. L'industrie minière n'apporte pas beaucoup de bénéfices aux communautés locales, ses retombées sont plutôt négatives. Les compagnies minières ne fournissent même pas des emplois car elles ont tendance à embaucher les ouvriers des quartiers pauvres. Une autre pratique est de diviser les communautés pour faciliter les opérations des entreprises.

37. Personne n'ignore que les villages abandonnés par les industries d'extraction sont les plus pauvres et les plus pollués. Le modèle d'extraction ne prend pas en considération le développement d'alternatives post-minières. Les gouvernements ne s'occupent pas non plus de ce problème. Bref, il n'y a aucun bénéfice pour les communautés durant les activités d'extraction. Quand les opérations s'arrêtent les dommages sont déjà irréversibles. Des villages fantômes et la pauvreté sont la triste réalité du « développement moderne ».

## C. Les approches possibles et les meilleures pratiques

38. Une législation et une politique au niveau national et international doivent être développées pour s'assurer que la priorité est accordée aux droits humains comme la production de nourriture, l'eau potable, un environnement sain et la sécurité plutôt que les intérêts miniers et les profits.

39. Les communautés rejettent les activités extractives destructrices et exigent le strict respect des règles et des mesures relatives à l'environnement pour protéger l'environnement, les écosystèmes et la santé de la population, ainsi que les moyens de gagner leur vie. L'eau est la ressource la plus vulnérable et elle est importante pour la population et les activités traditionnelles de production.

40. La majorité des compagnies minières et des investisseurs sont établis dans le Nord et la plupart des produits sont exploités pour être consommés dans le Nord. Il y a là un lien profond entre les modèles non durables de production et de consommation et les intérêts économiques.

41. Les activités minières n'existeraient pas à l'échelle actuelle si elles n'avaient pas des institutions financières internationales derrière elles. Les investissements du Nord ont par conséquent une responsabilité accrue en ce qui concerne les conséquences sur les régions du Sud et devraient tout au moins suivre les directives de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales.

42. Il est donc essentiel de renforcer le partenariat Nord – Sud qui permettra d'analyser plus facilement la question et d'exercer la pression sur les deux

extrémités de la chaîne de production pour réduire la demande CPD des minerais et de réduire ainsi les conséquences négatives des explorations minières.

43. L'exploitation minière est une réalité pour les communautés locales. Des programmes pour réduire les dommages et appuyer des activités économiques alternatives doivent être développées par conséquent.

## **IV. Industries chimiques**

### **A. Tendances et obstacles**

44. Très peu d'informations sont disponibles à propos des 80 000 à 100 000 entreprises chimiques qui sont en activité bien que Agenda 21 ait été adopté depuis presque deux décennies. Le chapitre 19 de l'Agenda souligne que la prise de conscience des risques que posent les entreprises chimiques constitue un préalable à la sécurité dans ce domaine. Les produits toxiques menacent la santé de l'homme. Des produits chimiques nocifs sont devenus un problème global dans le commerce international. Les exemples incluent des jouets pour enfants, des textiles, des bijoux, des composants électroniques, des meubles etc. Des groupes vulnérables comme les enfants et les femmes enceintes sont particulièrement exposés à un grand nombre de substances qui figurent dans ces produits. Il n'existe pas un système global pour fournir des informations sur les substances chimiques aux consommateurs et autres.

45. Les principaux principes pour une politique de réglementation des industries chimiques ne sont pas encore suffisamment mis en œuvre. Quatre de ces principes en particulier n'ont pas été inscrits dans des instruments juridiques :

a) « Aucune donnée, aucun marché » n'exige qu'un ensemble complet de données et d'informations à propos d'une entreprise chimique soit mis à la disposition des régulateurs et des usagers avant que celle-ci ne soit vendue;

b) La mise en œuvre effective du droit de savoir fournirait des données pertinentes sur les conséquences des produits chimiques sur la santé et l'environnement au gouvernement et également au public;

c) La disparition progressive des substances chimiques les plus dangereuses quand des produits alternatifs découverts créent des stimulants économiques pour les entreprises qui peuvent ainsi apporter des produits plus sûrs sur les marchés;

d) Conformément au principe de précaution, les entrepreneurs, les importateurs et les usagers en dernier ressort doivent s'assurer que les produits chimiques qu'ils fabriquent, placent sur le marché ou utilisent n'ont pas un effet délétère sur la santé et l'environnement. Toutefois, près de deux décennies après que le Principe 15 de Rio a recommandé la mise en œuvre du principe de précaution, la pression politique en a fait un débat sur le point de savoir dans quelle mesure une action peut être entreprise s'il n'y a pas de certitude.

46. La participation de la société civile dans le processus de prise de décision reste inadéquate. La participation publique dans l'évaluation chimique et dans la gestion est encore insuffisante par manque de ressources et d'engagement. Elle n'est conforme au Principe 20 de Rio.

47. Des pesticides dangereux et obsolètes continuent de faire du tort à la santé des hommes, des animaux et à l'environnement : Dans plusieurs pays en développement et dans les pays en situation de transition, les pesticides sont les sources les plus larges de la contamination par les produits chimiques et provoquent des effets néfastes sur la santé et l'environnement.<sup>2</sup> En Asie du sud et du sud-est, près de la moitié des personnes travaillent dans l'agriculture et en Afrique sub-saharienne, deux tiers des travailleurs sont engagés dans des activités agricoles<sup>3</sup>. Le Code de conduite de la FAO sur la distribution et l'utilisation des pesticides n'a pas été totalement mis en œuvre et l'interdiction progressive des pesticides les plus dangereux n'a pas été appliquée.

48. En ce qui concerne la contamination globale des poissons par le mercure, le poisson est une nourriture importante grâce à ses protéines dans plusieurs régions du monde y compris en Asie, en Afrique et dans les petits Etats insulaires en développement. Toutefois, les poissons sont largement contaminés par le mercure qui est hautement toxique pour les humains et notamment les enfants. Le mercure est un produit qui est commercialisé globalement et qui est utilisé dans des usines utilisant le processus chlore alkali et qui est émis dans les gaz des usines électriques alimentées par le bois, des incinérateurs, des fours de cimenterie et des sites contaminés.

49. Des pays en développement et en transition ont besoin de ressources financières et techniques pour gérer de manière efficace les problèmes posés par les produits chimiques. Plusieurs pays doivent faire face à des questions de fond comme celles posées par les stocks d'insecticide et les sites contaminés. Le développement d'infrastructures et de moyens est nécessaire pour y faire face. Des fonds nouveaux et supplémentaires devront être négociés sur le long terme et la durabilité pour avoir un impact significatif.

50. La sécurité chimique n'a pas encore été intégrée de façon satisfaisante dans une planification du développement durable : En 2006, les Ministres de l'environnement et de la santé de plus de 100 pays ainsi que des représentants du secteur privé et de la société civile ont finalisé la stratégie d'approche à la Gestion internationale des produits chimiques en réaffirmant dans la Déclaration de Dubai sur la gestion des produits chimiques qu'il y a un lien important entre la sécurité des produits chimiques, le développement durable et l'élimination de la pauvreté.<sup>4</sup> À cette date, cet engagement n'a pas été respecté. Les pays donateurs insistent pour que les programmes soient sous la responsabilité des pays et maintiennent que les pays ne devraient pas recevoir des dons en argent s'ils n'accordent pas la priorité à

---

<sup>2</sup> Voir : L'empoisonnement aigu par les pesticides : Un problème majeur pour la santé mondiale J.Jeyaratnam, World Health Statistic Quarterly, vol. 43, No. 3, 1990 ; <http://www.communityipm.org/toxictrail/Documents/Jeyaratnam-WHO1990.pdf> estime qu'il est possible qu'il y ait un million de cas d'empoisonnement sérieux non intentionnel par pesticides par an et deux millions de personnes hospitalisées pour des tentatives de suicide avec des pesticides  
*Emploi par secteur*, ILO 2007; <http://www.ilo.org/public/english/employment/strat/kilm/download/kilm04.pdf>; (cité par MÀ Watts, 2009)

<sup>4</sup> La gestion saine des produits chimiques est essentielle si nous voulons arriver à un développement durable, y compris l'élimination de la pauvreté et des maladies, l'amélioration de la santé humaine et de l'environnement et l'augmentation et le maintien du niveau de vie dans les pays à tous les niveaux de développement.

une gestion saine des produits chimiques. D'autre part, des responsables de pays en développement qui comprennent ce rapport et son importance se retrouvent souvent avec des marges de manœuvre réduites ou ce sont des ministères politiquement faibles qui se révèlent incapables d'arriver à une gestion saine des produits chimiques qui serait acceptée comme une priorité comme condition de l'aide au développement. L'appui à la sécurité des produits chimiques devient imprévisible et est fourni sur une base sélective au lieu d'occuper une place au centre des politiques économiques et de développement à des niveaux élevés du gouvernement.

51. L'internalisation des coûts n'a pas été pleinement appliquée :Le principe selon lequel le pollueur doit être le payeur<sup>5</sup> et son application à l'internalisation des coûts de la gestion des produits chimiques sont largement soutenus mais pas complètement appliqués. Lorsque les produits chimiques sont manufacturés ou utilisés dans un pays, le gouvernement a l'obligation de s'assurer que la santé humaine et l'environnement ne sont pas touchés en raison d'une contamination chimique ou d'accidents. Les coûts que les gouvernements doivent assumer pour remplir cette obligation sont des externalités économiques qui sont le résultat des décisions économiques des industries de fabriquer et d'utiliser des produits chimiques.<sup>6</sup> Sans internalisation le coût que les gouvernements doivent assumer pour une gestion saine des produits chimiques équivaut à une subvention du secteur privé. Un des moyens de remédier à ces déséquilibres est de créer des mécanismes pour internaliser les coûts. L'industrie chimique de manière globale a un turn-over annuel d'environ 3. 1 trillion de dollars (1 trillion équivaut à mille milliards). Si le coût global d'un plan de relance cède seulement 0.1 % du turn-over de l'industrie annuelle, plus de 3 milliards seront disponibles pour une gestion saine des produits chimiques.

52. En ce qui concerne la responsabilité et les compensations, le SAICM est le principal programme politique d'action pour mettre en œuvre le JPOI, l'Agenda 21 et les Principes de Rio. Toutefois, lors de sa négociation, un nombre réduit des pays développés s'est opposé à toute inclusion du principe de responsabilité et de compensation (Rio Principe 13).

## **B. Nouveaux développements et défis**

53. Des nano matériels dans lesquels sont incorporés des nano particules sont déjà utilisés dans une large variété de produits domestiques, industriels et alimentaires

---

<sup>5</sup> Principe 16 de Rio.

<sup>6</sup> Les coûts extériorisés incluent des questions restées en suspens comme des stocks qui n'ont plus de valeur et des sites contaminés ainsi que des enfants dont le développement a été handicapé par la contamination par des produits chimiques avant ou après leur naissance ; d'autres personnes dont la santé a souffert des contaminations chimiques ; celles qui prennent soin des personnes qui n'ont pas la possibilité de payer pour ces services, les propriétaires ou les locataires dont la valeur ou l'usufruit décroît à cause des contaminations chimiques ; les pêcheurs, chasseurs, petits fermiers et autres personnes dont les revenus ont baissé à cause des contaminations ; des ; des populations indigènes dont les modes de vies ont changé à cause des contaminations de leurs nourritures traditionnelles : les personnes dont leur fourniture en eau est contaminée ; et autres. Les externalités de l'agriculture moderne peut inclure la diminution de l'eau, des terres arables et de la biodiversité ; la pollution par les pesticides et les engrais et les coûts économiques et sociaux qui en résultent pour les communautés.

sans qu'il y ait eu des informations adéquates sur leur sécurité<sup>7</sup>. Aucun pays n'a encore introduit des règles spécifiques à la nano technologie exigeant une évaluation obligatoire de sécurité basée sur les risques nouveaux posés par les nano particules. La majorité de ceux qui travaillent sur des nano particules ne sont pas informés de ces faits. Aucun produit n'est labellisé. Les soit disants 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> génération de nano technologie sont proches, aussi la plus simple variation dans la 1<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> générations devrait être examinée sans délai afin que les applications éthiques les plus complexes et les plus troublantes puissent être immédiatement examinées.

54. En ce qui concerne la santé environnementale des enfants, les enfants courent un plus grand risque de contamination chimique parce qu'ils ont un meilleur taux métabolique et de respiration que les adultes. Ils mangent et boivent davantage par rapport à leur poids, et leur vie se déroule plus près de la terre de la terre : ils rampent, jouent avec la boue et mettent des objets dans leurs bouches. L'OMS, l'UNICEF et le PNUE ont identifié un nombre croissant d'enfants qui ont eu des problèmes à la suite de leur contamination par des produits chimiques dangereux.<sup>8</sup> En dépit de ces faits, la plupart des produits chimiques qu'on utilise ne sont toujours pas testés de façon adéquate pour connaître leur degré de nocivité ou leur conséquence combinée sur les enfants.

## V. Déchets

### A. Introduction

55. Il n'y a pas de déchets dans la nature et les humains devraient également s'engager dans la même voie. Si cette vue est acceptée, la manière dont les matériaux seront conçus, échangés, utilisés et éliminés change fondamentalement. Et ce serait là l'objectif principal d'une société sans déchets. Mais que ferions-nous des deux milliards de tonnes de déchets accumulés en 2009-2010, et en 2011 quand ils auront atteint avec 37 % presque 2 milliards cinq cent millions?

56. Ces milliards de tonnes de déchets peuvent-ils entrer dans notre environnement atmosphérique, liquide et terrestre? Qui va assumer le coût de la contamination, de la perturbation et des nuisances. Qui paiera les honoraires du vétérinaire pour l'extraction de 20 kg de plastique de l'estomac d'une vache à Bamako, la purification de l'eau qui s'échappe d'un dump à Accra, pour fermer le légendaire « Fresh Kills landfill » qui est maintenant le point le plus élevé de toute la côte est des Etats-Unis ou pour les infections pulmonaires de 150 000 ramasseurs de déchets de New Delhi?

57. Encore aujourd'hui, au 21<sup>e</sup> siècle, il existe plusieurs zones urbaines dans le monde où les seuls services fiables de ramassage de déchets (dans la mesure où ces services existent) sont fournis par des organisations illégales ne disposant que d'un seul camion dirigées à partir de domiciles de particuliers où des adolescents et leurs jeunes frères et sœurs voient en la décharge un terrain de jeu et une source de

<sup>7</sup> Les exemples incluent des additifs aux aliments, des catalyseurs de lubrifiants, des articles de sport, des matériaux de construction, des écrans et autres produits.

<sup>8</sup> Ces problèmes incluent l'asthme, malformations de naissance, hypospadias, les troubles du comportement, les troubles d'apprentissage, l'autisme, le cancer, déficiences du système immunitaire, troubles neurologiques et des troubles endocriniens et de la reproduction.

matériaux que l'on peut vendre pour se faire de l'argent de poche; ou des recycleurs qui risquent leur santé et leur sécurité sont persécutés au lieu d'être félicités, sont poursuivis comme des délinquants et où le moyen le plus sûr de gérer les produits industriels les plus dangereux est de les brûler sans précaution et de respirer les vapeurs toxiques. Ainsi un long chemin reste-t-il à parcourir.

58. Avec moins de 5 % de plastique qui est recyclé, la plus grande quantité de déchets se retrouve dans les tourbillons des océans soit par décharge directe, soit par dérive au fil de l'eau ou par des décharges non sécurisées. Cette situation a créé un énorme « tourbillon » de plastique dans les océans Pacifique, Atlantique et Indien qui contient et laisse filtrer des produits chimiques toxiques. Le film de plastique uniquement sur l'Océan Pacifique est le double de la superficie de la France. Les Nations Unies estiment que le plastique tue plus d'un million d'oiseaux de mer, 100 000 mammifères et tortues de mer par an.

59. Un autre problème est le commerce croissant des incinérateurs. Dans plusieurs pays, le secteur privé construit des incinérateurs à grande échelle et fait ainsi des déchets une « ressource naturelle » pour son propre profit. En outre, brûler des déchets n'est jamais une bonne option. C'est une démarche qui va contre la logique de prévention, de recyclage et de réutilisation des déchets.

60. Les déchets électroniques menacent la santé humaine et animale ainsi que l'environnement. En violation du Principe 14 de Rio, 20 à 50 millions de tonnes de déchets électroniques sont transférées chaque année dans les pays en développement et la plus grande quantité de manière illégale. Ce trafic a amené un influx de déchets toxiques et provoqué la contamination des sols, de l'eau et des humains. Des plans verts et le renforcement de la responsabilité des pollueurs n'ont pas été suffisamment mis en œuvre.

61. Aujourd'hui, la démolition des navires, un autre épisode de la décharge des déchets a lieu dans des bassins désaffectés de carénage des baies de pays d'Asie du sud de la Chine et de la Turquie. Après 25 ou 30 ans, les bateaux sont au terme de leur vie active et sont vendus et démantelés pour la récupération de l'acier qui a encore de la valeur. Néanmoins, les bateaux contiennent une grande quantité de matériaux dangereux.

62. Les milliers d'ouvriers de l'Asie du sud qui cherchent désespérément du travail, démolissent les bateaux sans aucune protection. Cette activité provoque un nombre incalculable de décès, de blessures, de maladies liées au travail et de pollution de l'environnement. Cette situation ne fera que s'aggraver car un certain nombre de bateaux seront envoyés à la casse dans les prochaines années à la suite de la décision d'éliminer progressivement les pétroliers à simple coque et le nombre important de vieux bateaux encore en service du fait du coût élevé du fret mais qu'il faudra envoyer à la casse. Le boom général dans le domaine de la construction des navires au cours des dernières années contribue également à l'aggravation de la situation .

63. Les produits toxiques qui sont dans des bateaux « en fin de vie » sont librement négociés sur le marché mondial. Les coûts pour s'assurer que les déchets sont récupérés et éliminés sans polluer et sans mettre en danger la vie humaine sont en train d'être extériorisés aux travailleurs et à l'environnement des pays en développement de l'Asie du sud. Cela est illégal en vertu du droit international et viole les principes établis qui assignent la responsabilité au pollueur qui est dans ce

cas le propriétaire du bateau. [http :www.shipbreakingplatform.com/dmdocuments/reports/offthe beach.pdf](http://www.shipbreakingplatform.com/dmdocuments/reports/offthebeach.pdf).

64. Il est communément admis que l'approche actuelle pour gérer les déchets solides est inadaptée dans presque toutes les villes particulièrement dans les pays en développement et les pays en transition. En Autriche et au Canada, la gestion des déchets solides consiste à enlever des déchets solides des zones urbaines et à les entreposer pour l'avenir dans des décharges. La Suède et le Japon sont compétents dans le domaine du transfert des déchets d'une forme à une autre forme en les incinérant et en transférant les résidus dans le sol et les fines particules dans les airs.

65. Il y a des millions de familles individuelles et de petits entrepreneurs privés qui gagnent leur vie en fouillant les déchets dans les terrains vagues de leurs villes et en les transformant avant de les mettre sur le marché. D'autres réparent des appareils ménagers, les transforme et les commercialise comme produits d'occasion ou produits réparés. Ces personnes sont dans le circuit des déchets occasionnels ou du recyclage. Leur profession n'est pas reconnue et leurs activités commerciales ne sont pas enregistrées ou évidentes. Nous ne voyons ni tenons compte de la contribution des personnes qui font du recyclage informel à cause des préjugés géopolitiques : on a tendance à traiter les pays en développement ou en transition comme des copies incomplètes ou imparfaites d'un système idéal qui fonctionnerait dans des pays comme le Canada, le Danemark ou le Japon. Ne devrait-on pas se demander pourquoi un système qui a imaginé, financé, appuyé et perpétué l'enfouissement des déchets dans les sols est cité en exemple. Il est temps d'avoir une vue différente et de répondre à cette croyance générale que les villes à bas revenus, les pays aux revenus moyens et en transition devraient prendre en charge le processus de modernisation et développer leur propre modèle pour le cycle des ressources et maintenir une ville propre : leurs propres modèles en mettant l'accent et en définissant des approches qui correspondent à leurs propres conditions.

66. Un des objectifs principaux de la consommation et de la production durables est de prévenir la constitution des déchets et d'imaginer des produits qui peuvent être recyclés et réparés. Alors que plusieurs personnes pensent que les pays riches en Amérique du Nord et en Europe occidentale ont réponse à tout, il se trouve qu'ils ne sont pas nécessairement dans le peloton de tête en termes de prévention et de transformation des déchets. Dans les pays à bas revenus et à moyens revenus, il y a souvent une variété de systèmes formels ou informels, publics et privés qui fonctionnent déjà. Ainsi, la base pour un système mixte et stable existe-t-il déjà. Ce qui manque le plus aux villes qui ont des revenus bas et moyens, c'est l'organisation d'un cadre institutionnel clair et qui fonctionne, un système financier stable et un processus transparent pour accélérer l'agenda de modernisation et améliorer les performances du système.

67. Etant donné que les déchets deviennent un énorme problème, il est indispensable que l'on mette fin à la décharge illégale des déchets et à leur élimination par combustion non autorisée.

### C. Défis

68. Il y a maintenant un large consensus international pour ce qui est maintenant connue comme une gestion intégrée et durable des déchets, un cadre qui a été développé la première fois au milieu des années 1980. ISWM est une approche

systémique avec trois importantes dimensions qui méritent d'être examinées lorsqu'on développe ou transforme un système de gestion de déchets solides. Les dimensions montrées dans la figure I incluent :

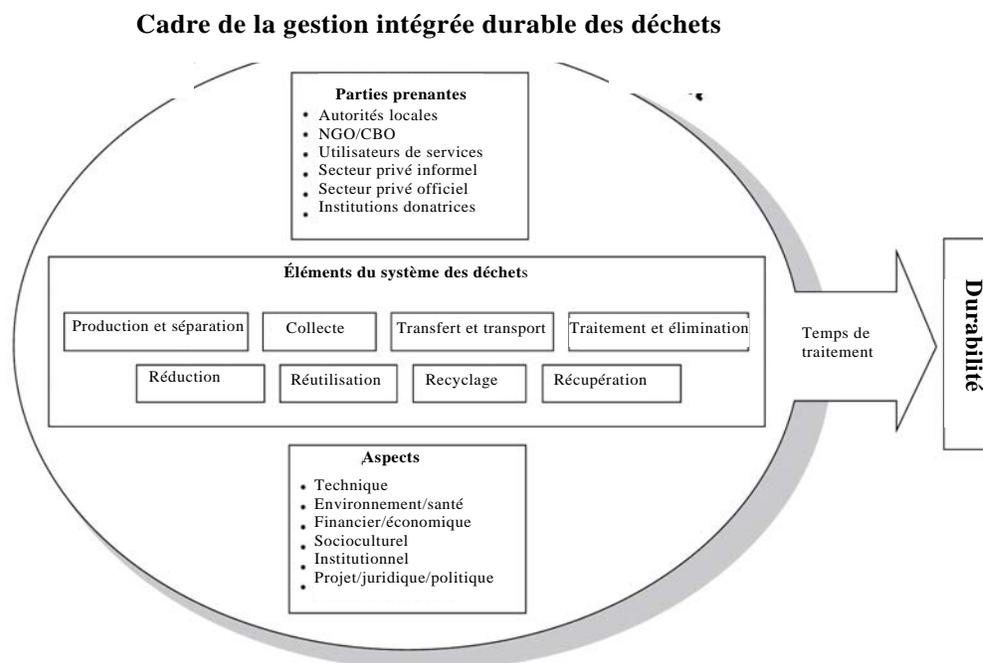
a) **Parties prenantes** : Les principales parties prenantes « officielles » incluent l'autorité locale (maire, conseil municipal, département des déchets solides), l'environnement national et les ministères du gouvernement local ainsi qu'une ou deux compagnies privées qui ont des contrats avec la municipalité. Les parties prenantes « officieuses » incluent des balayeurs de rue de sexe féminin, des éboueurs de sexe masculin, des ramasseurs de déchets, dont certains vivent à côté de la décharge et des familles qui vivent des revenus du recyclage. Les autres parties prenantes incluent les générateurs de déchets, les utilisateurs du service de gestion des déchets fournis par la municipalité y compris les ménages, les bureaux, les hôtels et les restaurants et des institutions comme les hôpitaux et les écoles et des installations du gouvernement comme des aéroports et des bureaux de poste.

b) **Éléments** : Ces éléments se réfèrent aux composantes techniques du système de gestion des déchets. L'un des objectifs de l'utilisation du cadre de l'ISWM est de montrer que ces composantes font partie de la vision d'ensemble mais qu'elles ne la représentent pas totalement. Les cases de la première rangée sont relatives à l'enlèvement et l'élimination en toute sécurité et les cases de la dernière rangée se réfèrent à la « valorisation » des produits. La gestion des déchets solides consiste en une variété d'activités y compris la réduction, la réutilisation, le recyclage et le compostage exécutés par une variété de parties prenantes à différents niveaux.

c) **Aspects** : Pour qu'un système de gestion de déchets soit durable, il est nécessaire de prendre en compte tous ses aspects financiers, sociaux, institutionnels, politiques, juridiques et environnementaux. Ces aspects comprennent la troisième composante du cadre de l'ISWM et figurent à la troisième case de la figure 1. Ces aspects fournissent une série de 'lentilles' analytiques qui peuvent être utilisées pour évaluer la situation, déterminer la faisabilité, identifier les priorités ou établir les critères appropriés.

d) Le terme « Intégré » se réfère aux liens et à l'interdépendance entre les différentes activités (éléments), les parties prenantes et les 'points de vue' (aspects de durabilité). Il suggère également que des liens juridiques, institutionnels et économiques sont nécessaires pour permettre au système global de fonctionner.

Figure 1  
Cadre de la gestion intégrée durable des déchets



## VI. Transport

### A. Introduction

69. Le transport est rattaché de plusieurs façons au développement économique. Le transport de passager élargit les options des populations concernant les lieux où elles veulent vivre et travailler. Le transport des marchandises encourage le commerce; le commerce débouche sur la production à grande échelle et permet aux pays de tirer profit des avantages comparatifs. La production à grande échelle et les avantages comparatifs permettent à l'économie de se développer de manière plus efficace.

70. Toutefois, même si l'absence de transport ou un transport insuffisant pose un problème à la société, trop de transport peut également être un handicap. Nous savons que le transport est la cause de la montée inexorable de l'émission des gaz à effet de serre, de la congestion urbaine, des accidents, de la pollution atmosphérique et du bruit. En plus le développement du système de transport exacerbe les inégalités sociales en donnant la priorité, de manière implicite ou explicite, aux chauffeurs des voitures par rapport aux piétons et que l'obésité est étroitement liée à l'utilisation des voitures, qui est un élément important de la vie sédentaire.

71. Grâce aux progrès dans la technologie des transports, on voyage environ 1 heure ou 2 par jour en moyenne et on ne consacre pas plus de temps au transport. Les Nord Américains couvrent en moyenne environ 80 kilomètres pendant cette

période de temps, alors que dans l'Afrique sub-saharienne, les habitants n'en couvrent que 8 kilomètres pendant la même période. Ainsi la vitesse est-elle un élément déterminant du volume des transports. En Amérique du Nord, le transport routier et aérien est largement répandu et l'aviation représente le prochain saut quantitatif pour l'humanité en termes de distance qui peut être couverte en moyenne par jour. Toutefois le délai qui résulte des embouteillages limite l'augmentation des transports. Si tous les problèmes des transports étaient résolus aujourd'hui, le volume des transports exploserait le lendemain. En fait, les personnes planifient leurs voyages sur la base du temps et non pas de la distance.

72. Les voyages ne sont pas planifiés uniquement en fonction du temps mais également du coût. Une moyenne de 10 à 15 % du revenu est dépensée dans les transports dans le monde. Dans les pays les plus pauvres dans où marcher ne coûte pas un centime, ce pourcentage est encore plus bas.

73. Le coût du transport a diminué très rapidement au cours des temps. Le coût de conduire une voiture est approximativement la moitié de ce qu'il était il y a cinquante ans et celui d'un voyage en avion a baissé de façon plus spectaculaire. La raison se trouve dans l'innovation technologique et la compétition dans le domaine des industries de l'automobile et de l'aéronautique.

74. Vu l'augmentation de la vitesse et des revenus disponibles d'une part et le bas coût des transports la demande globale de transport des passagers en moyenne a quadruplé entre 1950 et 2005.

75. En résumé, les personnes essayent de maximiser leurs options de voyage dans le cadre du temps qui leur est alloué et des contraintes budgétaires. La technologie, la vitesse et les augmentations de revenu leur ont permis de quadrupler le nombre de kilomètres par tête depuis 1950. La façon la plus énergique de répondre à la demande de transport, à part les mesures restrictives, est de choisir des politiques qui influent sur la vitesse et le coût du transport. Des observations similaires ont été faites pour le fret.

## **B. Contraintes et obstacles**

76. Parallèlement à la demande mondiale pour le transport, la demande pour l'énergie (presque exclusivement du pétrole) et avec elle, les émissions de CO<sub>2</sub>, ont plus que quadruplé entre 1950 et 2005. Les émissions de CO<sub>2</sub> restent ne varient pas de 10 grammes par kilomètre 9/kM. Il n'y a pas eu d'amélioration de l'efficacité énergétique du transport global de passagers malgré toutes les innovations technologiques des 55 dernières années.

77. Il y a trois raisons essentielles à cette conclusion stupéfiante. La première est que l'augmentation des revenus et le bas coût des voyages en voiture et en avion ont produit un énorme glissement vers des modes efficaces de transport qui utilisent moins d'énergie. La deuxième est que la plupart des innovations dans les modes de transport ont servi à accroître la puissance, la vitesse et le confort plutôt que de réduire la consommation du pétrole et le CO<sub>2</sub>. Les voitures sont beaucoup plus puissantes qu'auparavant et peuvent aller plus vite. La consommation de l'essence par les aéronefs a été multipliée par trois avec l'arrivée des avions à réaction au début des années 1960. Troisièmement les taux d'occupation ont diminué, avec l'augmentation des propriétaires de véhicules.

78. C'est dans les villes que les problèmes relatifs à l'explosion du transport sont les plus visibles. Embouteillage, pollution atmosphérique, bruit et accidents liés au transport ont un impact important sur la qualité de la vie dans le monde entier et notamment dans les mégapoles qui se développent à un rythme effréné dans des pays en développement. De manière générale, environ un million de personnes meurent annuellement d'accidents de la route, beaucoup d'entre eux dans des villes. D'autres personnes meurent prématurément de la pollution atmosphérique et du bruit qui accompagne les transports.

79. Les tendances générales du transport des marchandises et des personnes ne sont pas durables. L'augmentation rapide de l'utilisation des voitures, des camions et des bateaux pose des défis gigantesques à la santé, aux villes et à la planète.

80. Les gouvernements ont un rôle important à jouer, car ce sont eux les premiers qui disposent des outils pour corriger les tendances non durables par la réglementation, la fixation des prix, la planification et des mesures d'éducation. Les exemples de succès ne manquent pas. Mais pour qu'ils soient suivis et améliorés, il faudra établir un partenariat et des consultations avec des experts nationaux et internationaux ainsi qu'avec des ONG et des industries. Bref, le succès dépendra de la question de savoir si les gouvernements auront le courage politique de prendre les mesures nécessaires. S'ils le font, le bénéfice en sera immense.

## C. Défis

81. Il n'existe pas une formule magique pour réponse aux défis du transport. Chaque problème et chaque culture politique exigent des approches uniques. Une chose est claire néanmoins, la somme des décisions concernant le transport par des personnes prises isolément ne s'additionne pas pour déboucher sur un système de transport durable. Il est clair que les gouvernements ont un rôle majeur à jouer car leurs politiques concernant la planification et l'accès à leur infrastructure, le prix du transport et la sécurité et ce qui les accompagne demeurent essentiels. On peut affirmer que les émissions, la pollution atmosphérique, le bruit et les accidents ne peuvent être résolus par les forces du marché parce qu'ils font partie des « coûts externes classiques » qui ne peuvent être résolus sans intervention gouvernementale.

### 1. Normes techniques pour véhicules et carburants

82. L'établissement de normes pour des véhicules plus sûrs et plus propres et pour les carburants a commencé en 1960 avec les ceintures de sécurité qui ont été les premiers articles à faire l'objet d'une réglementation. Depuis lors les réglementations se sont multipliées. On peut compter parmi les exemples récents : les nouvelles normes CO<sub>2</sub> (Etats-Unis, Union européenne, Corée du sud), les systèmes de contrôle de pression des pneus de voiture (Etats-Unis, Union européenne), le contrôle de stabilité électronique et les règles de protection des piétons pour les voitures et les systèmes de surveillance de trajectoire latérale pour camions (Union européenne).

83. Plusieurs de ces normes ont été extrêmement efficaces. Le plomb a été presque complètement éliminé de l'essence, une situation qui était impensable il y a à peine dix ans. Des normes anti-pollution pour les véhicules ont également proliféré mais la question du respect de ces normes par les véhicules en service et le parc automobile continue de se poser. Récemment, des normes CO<sub>2</sub> acceptées aux Etats-

Unis et en Europe ont amené les compagnies automobiles à réorienter de manière drastique leur Recherche et développement et à commercialiser les efforts en vue de l'efficacité énergétique; elles peuvent également stopper la tendance en vue de construire des moteurs plus larges et plus puissants.

84. Extraire le CO<sub>2</sub> du carburant est un immense défi. Les programmes de biocarburant sont discrédités parce qu'on les estime inefficaces et même contre productifs. Les autres alternatives comme l'électricité et notamment l'hydrogène sont encore très éloignées.

85. Comme d'habitude, le plus grand défi en établissant des normes est de vaincre la résistance de l'industrie. Les industries de l'automobile et du pétrole sont parmi les groupes d'intérêt les plus puissants du monde. Il faut du courage politique et de l'endurance pour les faire bouger. Les arguments sociaux (mettre les véhicules et l'essence à la portée de tous) et les arguments économiques (ne pas ruiner l'industrie) jouent souvent un rôle. Mais les expériences passées montrent que ces arguments ne sont pas toujours fondés. L'avenir à long terme de l'industrie est toujours radieux. Les normes dans leur majorité ont stimulé les innovations nécessaires pour sa survie. Elles ont joué un rôle important pour protéger les personnes vulnérables des conséquences de l'utilisation des véhicules. Un des désavantages des normes est que par définition elles ont très peu d'influence sur les modèles de mobilité et en conséquence, n'offrent pas de solution 'intégrale' aux problèmes du transport.

## **2. Transport et stratégies de fixation du prix des carburants**

86. Les gouvernements ont une large influence sur le prix du transport au moyen des taxes sur les carburants et les véhicules et la gestion financière du transport public et de l'aviation.

87. Les taxes sur les carburants sont un outil politique simple mais important. Le prix des carburants affecte de façon générale toute la demande en matière de transport, le choix des modèles ainsi que l'efficacité en termes d'énergie des véhicules. Ainsi une augmentation de 10 % du prix de l'essence sur le long terme réduit la demande de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> de %. Certains pays taxent l'essence au taux d'un dollar par litre alors que d'autres la subventionne, ce qui fait que le pétrole au Venezuela est cent fois moins cher qu'en Turquie et que les Nord Américains consomment trois fois plus de carburant pour le transport pour chaque dollar gagné si on les compare aux Européens de l'Ouest.

88. Les arguments sociaux jouent souvent un rôle important pour empêcher le prix de l'essence d'augmenter. Toutefois des recherches dans ce domaine indiquent que subventionner l'essence est souvent un moyen inefficace pour améliorer le sort des pauvres et de réaliser des projets de secours qui peuvent être plus efficaces. Certains pays taxent l'achat des véhicules et dans certains cas basent ces achats sur leurs performances au niveau environnemental; d'autres ne le font pas. Les taxes d'achat ont une conséquence importante sur la propriété des voitures, par conséquent sur leur utilisation. La propriété des voitures en Pologne est comparable à celle du Danemark alors que les Danois sont deux fois plus riches que les Polonais. La raison principale est que la taxe sur les achats de voiture est plus élevée au Danemark. Le vélo et d'autres facilités de transport alternatif jouent également un rôle important. La plupart des pays subventionnent le transport public à des degrés largement différents.

### 3. Investissement d'infrastructure

89. L'investissement d'infrastructure est souvent considéré comme un outil miracle pour relancer la croissance économique. Mais la réalité est plus complexe. En fait, la première route ou la première voie de chemin de fer reliant les villages isolés à des marchés éloignés a sûrement offert des bénéfices importants si on les compare aux coûts. Mais la loi sur la diminution des remises s'applique : plus il y a d'infrastructure, plus coûteuse est la capacité ajoutée et plus bas sont les bénéfices.

90. Le type d'infrastructure est aussi importante que sa quantité. Le choix principal n'est pas la route par rapport au rail – c'est plutôt le transport individuel motorisé et les autres alternatives : transport collectif et transport non motorisé. Par exemple les systèmes de transport rapide par bus peuvent offrir des avantages de mobilité importants à des coûts qui sont souvent une fraction du prix du rail. Le vélo et les cyclomoteurs de faible puissance sont également intéressants et offrent des options durables de mobilité à des coûts bas. Trop souvent, la priorité est donnée aux voitures, ce qui pour effet de faire de l'utilisation du vélo une option trop dangereuse pour être prise en considération et conduit à amener plus de gens à recourir aux voitures.

### 4. Aménagement du territoire et changement culturel

91. Trop souvent le transport individuel motorisé, notamment par voiture, est considéré comme un indicateur important de progrès et les alternatives collectives semblent dépassées alors que de façon intrinsèque, elles sont plus efficaces surtout lorsque l'espace est limité. Dans les sociétés post modernes comme au Japon, les voitures semblent perdre de leur prestige en tant que symbole du statut, notamment auprès des jeunes qui préfèrent dépenser leur argent dans les iPhones et les Wiis. Toutefois, dans plusieurs économies en développement, les voitures sont la première aspiration de la classe moyenne émergente. Des mégapoles qui s'étendent de plus en plus amènent inévitablement une dépendance à la voiture. Changer ces perceptions publiques et politiques, promouvoir des immeubles à haute densité, planifier des routes qui limitent l'impact sur l'environnement et utiliser des formes de transport collectifs et non motorisés, et haut de gamme sont essentiels.

### 5. Aviation et au transport maritime

92. L'aviation et le transport sont souvent oubliés dans les discussions sur le transport durable – dans une très large mesure parce que les avions sont beaucoup moins visibles dans la vie de tous les jours. Mais ensemble, ils comptent pour environ un quart de la quantité d'essence utilisée et pour les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport. Comme nous l'avons constaté, l'aviation va vraisemblablement prendre une large part de la demande du transport à l'avenir et de la croissance des émissions de CO<sub>2</sub>, parce qu'il permet aux voyageurs d'enregistrer beaucoup de kilomètres dans la période de 1.2 heures par jour qu'ils consacrent à leur déplacement. L'aviation est une tentation extrêmement grande pour les gouvernements parce qu'elle demande très peu d'investissements d'infrastructure. Même les mêmes gouvernements doivent savoir que lorsqu'ils investissent dans la capacité d'un nouvel aéroport, ils investissent également dans une dépendance future à des voyages au long cours qui sont associés aux conséquences sur l'utilisation du pétrole et le climat. La communauté mondiale a l'énorme responsabilité de trouver une solution à leur conséquence sur

l'environnement. Mais jusqu'à présent ni l'OACI, ni l'OMM n'ont proposé un moyen crédible pour aller de l'avant.

---