



LE DEVELOPPEMENT DURABLE AU SEIN DE NOS COMMUNAUTES

UN GUIDE PRATIQUE



Youth
Council
المجلس الشعبي
للمолодين

LE DEVELOPPEMENT DURABLE AU SEIN DE NOS COMMUNAUTES

UN GUIDE PRATIQUE



Première édition 2013



Table des matières

Préface	6
Approches	9
Vers un progrès durable généré par la communauté	<i>Justin Hyatt</i> 10
Les clés de la citoyenneté active	<i>Hiba Boujnab</i> 20
Pourquoi devenir éco-responsable ?	<i>Mariem Ben Yabia</i> 30
Thématisques	39
La Mobilité Durable	<i>Justin Hyatt</i> 40
Espaces public, magie du lieu	<i>Mariem Ben Yabia</i> 58
Nos déchets valent de l'or	<i>Bayrem Jrad</i> 74
Vers un développement local vertueux	<i>Cheima Ben Hamida</i> 85
La culture, source de richesse	<i>Hiba Boujnab</i> 101
Economie verte et fiscalité environnementale	<i>Cheima Ben Hamida</i> 116
Quelques courts essais	125
L'automobile - un transport imparfait	<i>Justin Hyatt</i> 126
Le miracle de Bogotá	<i>Juda Hamila</i> 132
Face aux dangers du pic pétrolier, quelles alternatives ?	<i>Juda Hamila</i> 137
Quelques bonnes pratiques urbaines	<i>Juda Hamila</i> 147

Ce livre a été publié dans le cadre du projet « Jeunes leaders de la communauté locale de Sousse et des villes voisines » cofinancé par le programme 2013 de coopération polonaise au développement sous l'égide du ministère des Affaires étrangères de la République de Pologne et avec l'aide du programme « Soutien à la démocratie » du fond de solidarité Fund PL.

Editeurs :



Cracovie, Pologne et Sousse, Tunisie

Ce contenu est soumis au Copyright © 2013. Aucune publication non-commerciale, impression, distribution ne peut avoir lieu sans le consentement des éditeurs.

Responsable édition : Justin Hyatt

Coordinatrice linguistique en français : Hélène Bienvenu

Design et mise en page : Mohamed Racem Zouaghi

Bande dessinée : Andy Singer

Dessins : Asma Amri

Photo de couverture : Monika Hyatt

Traducteur : Rania Hassen

Remerciements :

Barbara Kazior de la Fondation des Lieus et Gens Actifs (MiLA), Andy Singer, Asma Amri, tous les contributeurs, les membres du conseil de jeunesse de Sousse, M'saken, Hammam Sousse, Kalaa Kebira and Monastir.

Impression : Smart Print - Imprimé en Tunisie



Le projet est cofinancé par le Programme de coopération polonaise au développement du Ministère des Affaires Etrangères de la République de Pologne

Programme « Soutien à la démocratie »



Préface

Le livre que vous tenez entre vos mains a été produit par une équipe d'auteurs et de travailleurs installés en Tunisie. A notre connaissance, aucun ouvrage semblable n'a jamais été écrit à destination du public tunisien. Ce livre se veut un guide pratique vers la durabilité de votre ville et de votre communauté. De nombreux aspects du développement durable y sont traités ainsi que des conseils pour aboutir à un monde plus respectueux de l'environnement et des communautés économiquement sensibles.

Ce livre a été créé dans le cadre d'une coopération polono-tunisienne, un projet mis en œuvre en 2013, intitulé « Jeunes leaders des communautés locales de Sousse et des villes voisines » avec la participation de la Fondation des Lieus et Gens Actifs (MiLA), l'Association des Jeunes Méditerranéens Pour Les Echanges Culturels (AJMEC) et l'Association Culturelle au sein de L'ENISO (EUREKA). En plus de ce guide, plusieurs thématiques abordées dans les pages qui suivent ont été mises en œuvre dans la région de Sousse et de Monastir, telles que la rénovation des écoles à Kalaa Kebira ou les parcs et les aires de loisirs à Hammam Sousse et Monastir ou encore les initiatives liées à la culture et l'apprentissage à M'saken et Sousse.

Nous avons tenté dans cet ouvrage collectif de partager avec vous des informations utiles et pratiques pour transformer votre ville, pour la rendre vibrante et colorée, pour que ses citoyens s'y sentent bien, et qu'ils vivent dans un environnement propre et agréable suscitant la fierté. Nous avons essayé de couvrir tous les aspects importants du développement d'une ville - enjeux urbains, transports, projets sociaux et culturels, financiers et économiques.

Dans le premier chapitre, nous commencerons par un aperçu de l'importance de s'occuper de votre communauté. Pourquoi ce qui se produit autour de vous est

si important, quels enjeux d'une brûlante actualité se posent à chacun d'entre nous, et comment être activement engagé peut faire la différence. Le chapitre 2 porte sur la thématique de la citoyenneté active et l'engagement de tous les acteurs en place, pour pousser le développement de la ville dans la bonne direction. Le chapitre 3 décrit certains principes environnementaux importants et explique ce que le bien-être implique.

Nous continuons ensuite avec six chapitres thématiques. Le chapitre 4 concerne la mobilité durable, nous y explorons des moyens pour que la ville devienne plus sûre, plus propre et plus agréable à vivre lorsque des mesures sont notamment prises pour favoriser des transports plus écologiques (comme le vélo et les transports publics). Le chapitre 5 concerne l'espace public et continue de redéfinir notre manière d'aborder les travaux urbains et l'urbanisme en prenant en compte les espaces publics et l'environnement bâti. Le chapitre 6 aborde la question de la gestion des déchets et suggère des pistes pour les réduire. Le chapitre 7 quant à lui parle d'économie locale, point de départ d'une croissance économique durable. Le chapitre 8 nous plonge dans des sujets culturels, soulignant la nécessité pour les citoyens d'interagir avec des groupes d'artistes, des acteurs culturels et sociaux dans leur ville afin de trouver un but commun et des joies collectives. Le chapitre 9 examine comment le financement peut être un outil pour atteindre la durabilité et la bonne gouvernance.

Après ces quelques exposés suivront plusieurs courts essais. Le premier examine de plus près la mobilité, en analysant l'impact de la voiture sur nos villes et les raisons qui remettent en cause son utilisation. Nous illustrerons ensuite par l'exemple d'une ville qui a produit des résultats remarquables et mériterait de devenir une inspiration pour d'autres villes dans le monde. Il s'agit du miracle de Bogotá, en Colombie. Le chapitre suivant intitulé « Villes en transition et pic pétrolier » exposeront quelques mesures fascinantes mises en place par plusieurs villes pour résoudre les problèmes urgents qui se posent. Le dernier essai examine d'autres bonnes pratiques dans le monde entier.

Avant de vous laisser pénétrer au cœur du sujet, reste à réfléchir à la question suivante : à l'heure du « village global », et de « l'âge de l'information », les visions du développement, de notre ville, et du monde foisonnent. Les gens ont partout des « programmes » ou des « agendas » et des idées en concurrence les uns avec les autres. Il est donc plus important que jamais d'acquérir une large compréhension de ce qui se passe autour de nous, ce qui dirige le monde, comment les choses fonctionnent et quelles sont les possibilités que vous et moi avons de changer les choses pour le mieux. Nous espérons que ce livre vous sera un outil précieux afin de trouver de nouvelles opportunités de changement positif.

Ce livre n'aurait jamais pu voir le jour sans le soutien financier du gouvernement polonais. C'est grâce à la Fondation de solidarité que nous avons pu le produire. En outre, toute notre reconnaissance va à l'aide qui nous a été fournie en lors de la réalisation de ce livre et aux nombreuses bonnes volontés et inspirations, qui par leur travail acharné, ont permis la rédaction de l'ouvrage que vous avez actuellement sous vos yeux.

Justin Hyatt

Sousse, Tunisie, Novembre 2013

APPROCHES





LA COMMUNAUTE DURABLE

Chapitre 1 : Vers un progrès durable généré par la communauté

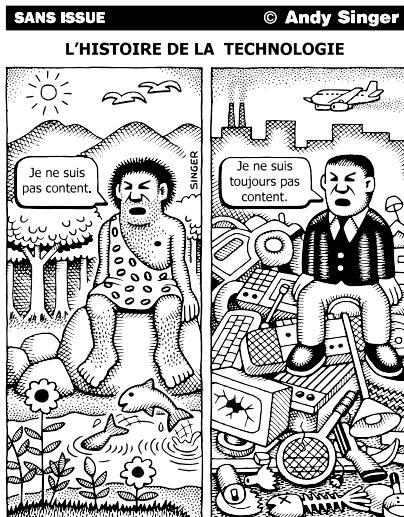
« Ne doutez jamais qu'un petit groupe d'individus conscients et engagés puisse changer le monde. C'est même de cette façon que cela s'est toujours produit. » - Margaret Mead

N'avez-vous jamais cessé de penser à un événement dans votre vie, à quelqu'un ou quelque chose, qui vous ait sauvé d'une véritable catastrophe ? Vous continuez de vous demander « Qu'est-ce qui serait arrivé si... ? » Quelqu'un a peut-être déjà été là pour vous : par son intermédiaire vous avez trouvé un emploi plus prospère ou même l'âme sœur... Cette intervention - que vous croyiez ou non au destin - a

débouché sur une situation plus heureuse.

De la même manière, nous pouvons élargir cette réflexion à l'échelle de notre communauté et notre ville. Vous avez probablement entendu parler de Los Angeles et de New York. La première est dominée par les voitures et la deuxième par les piétons. Il se trouve qu'au milieu du vingtième siècle, le maire de la ville de New York a proposé un plan de développement des

autoroutes s'étendant dans tout Manhattan, exactement comme à Los Angeles. Mais en raison des énormes protestations organisées par les nombreux militants de l'époque, ce plan n'a pas abouti, et les autoroutes n'ont pas vu le jour.



Nous pourrions aussi pu parler du parc Gezi à Istanbul ou d'innombrables autres « batailles » dans le

monde, où les citoyens s'engagent dans la vie de leur communauté et changent l'histoire du lieu. C'est grâce à ces interventions, que les gens peuvent respirer plus facilement, que des vies sont sauvées, que la vie est plus agréable. Mais nous ne devons jamais oublier qu'il y a des gens, comme vous et moi, qui bravement se sont levés et se sont engagés dans les combats pour faire de leur ville un endroit meilleur pour les générations à venir.

Lorsque nous parlons des interventions, nous n'avons pas uniquement à l'esprit les manifestations marquantes de l'espace public. Bien que cela puisse conduire à cela, il peut simplement s'agir d'être en lien avec des citoyens actifs et informés, qui, par des actes altruistes, font de leur communauté un meilleur lieu de vie.

A la recherche de citoyens actifs

Dans ce chapitre, et tout au long du livre, nous allons explorer les divers moyens qu'ont les leaders (maires, décideurs), les citoyens, les membres d'associations et les citoyens lambda à

leur disposition pour faire la différence dans l'amélioration de leur ville, et prendre les bonnes mesures.

Mais au fait être un citoyen activement engagé, qu'est-ce que cela

Approches

signifie ? Cela signifie que vous êtes activement engagés face aux problèmes du moment, que vous savez ce qui se passe, et vous êtes prêts à vous impliquer. La meilleure façon d'être en mesure de faire la différence dans votre communauté, est tout d'abord d'être informé, de lire les nouvelles locales, de suivre certains sites Web ou tweets, ou de faire partie de groupes de citoyens, et obtenir de nouvelles informations

Les associations offrent généralement la possibilité pour les citoyens pour se réunir autour d'une issue à résoudre et de s'impliquer dans le milieu local. Que faire si aucune association n'existe sur les problèmes qui vous sont importants ? Créez-en une ! Par exemple, vous êtes concernés par la qualité de l'air dans votre ville mais il n'y a aucun citoyen préoccupé par la question à l'horizon ? Créez donc un nouveau groupe ou club, et vous serez surpris de voir combien les gens seront prêts à vous rejoindre !

S'il est regrettable que, dans ce monde, nous trouvons souvent des preuves accablantes de la corruption de nos dirigeants, qui n'œuvrent pas toujours dans l'intérêt de leur circonscription électorale et qui n'utilisent pas les opportunités données pour générer un développement positif dans leur localité, ils ne sont pas les seuls coupables.

Notre véritable ennemi c'est une population marquée par l'apathie. Si nous pouvons trouver plus de gens qui se soucient de ce qui se passe autour d'eux, sont prêts à se mettre au travail afin de changer une situation déplorable, alors nous aurons un impact bien plus important. Bien que nous ne puissions pas toujours aider les dirigeants, nous pouvons certainement préparer le terrain en vue d'une action efficace. De plus, vous avez certainement plus de chances de pouvoir aider à transformer un ami inactif en citoyen actif que de pouvoir changer la façon de penser de votre leader.

Une situation extrêmement urgente

Le monde d'aujourd'hui est indéniablement confronté à une crise à plusieurs niveaux. Si nous devions essayer de lister tous les problèmes auxquels nous sommes confrontés, nous aurions de quoi remplir ce livre !

Le monde actuel génère plus de pollution que jamais à l'échelle de l'histoire de la planète. De grandes quantités de combustibles fossiles sont brûlées dans nos usines, véhicules et foyers. De nombreux scientifiques avertissent que nous courrons à la catastrophe face au changement climatique. Quels en seront les conséquences ? Personne ne le sait avec certitude, mais il y a de fortes chances que cela perturbe les écosystèmes et donc détruise également les habitats humains. Pendant ce temps, la destruction de l'environnement est déjà une réalité - la déforestation, la pollution des rivières et des mers, la disparition de zones naturelles - tout cela a un impact négatif considérable sur la faune, la flore et l'humain.

La raison de ce désastre ? Le modèle économique traditionnel ou encore la manière de voir le monde d'une grande majorité de gens qui se base sur le présupposé selon lequel nous vivons dans un espace doté de ressources infinies. En réalité, il s'agit d'un monde fini : plus la planète accueille une population importante, plus il sera difficile de la nourrir et de satisfaire ses besoins.

Vous avez peut être entendu parler de l'empreinte écologique. C'est un outil et un moyen de corrélérer nos modes de vie avec ce que la nature peut supporter. Ainsi, le mode de vie de l'Américain moyen est parmi les plus coûteux de la planète. Si nous prenons les calculs de l'empreinte écologique, nous arrivons à la conclusion suivante : si tout le monde vivait de la même manière que les Américains, nous aurions besoin de cinq planètes. Mais nous n'en avons qu'une seule !

Actuellement, la population mondiale a dépassé le seuil de 7 milliards d'êtres humains. Selon les Nations

Approches

Unies (ONU), en 2050 notre planète comptera jusqu'à 10,9 milliards de résidants. Si dans certaines parties du monde les luttes pour les ressources existent déjà - telles que l'eau ou le pétrole ou autres ressources naturelles - dans un monde encore plus densément peuplé, ceci va littéralement devenir une lutte pour la survie.

C'est pourquoi il est essentiel pour nous de nous rendre compte de l'impact

de nos modes de consommation, la production, le transport, nos modes de vie en général, sur la planète et le futur que nous laisserons à nos enfants.

Ainsi, au lieu de nous désespérer de l'avenir, submergés par les points négatifs, la meilleure solution consiste à faire face à la situation (urgente) et de se motiver les uns les autres à l'idée de relever le défi d'un impact positif sur la communauté et la planète.

Un accent sur la durabilité

Bien que le terme « développement durable » ait été un mot indéchiffrable pendant de nombreuses années, il s'est transformé en un terme générique qui peut signifier presque n'importe quoi à n'importe qui. L'origine du terme fait référence à une approche du développement - des habitats humains, des systèmes de production, de l'économie, des villes - qui cherchaient à être plus respectueux de la nature et des écosystèmes. L'idée était de poursuivre le programme de développement, mais sans faire autant de dégâts sur l'environnement.

Cependant, aujourd'hui, le concept du « développement durable » est devenu en grande partie galvaudé, vidé de sens, repris par le monde de l'industrie. Il est souvent devenu un moyen de continuer « un business comme avant ».

Cela peut conduire à du « greenwashing » lorsqu'une entreprise voit les bénéfices qu'elle ferait à s'appeler entreprise « verte », car elle sait que le public est plus susceptible de soutenir ou d'acheter des produits fabriqués par une industrie respectueuse de l'environnement. En restant la même source de pollution qu'avant. Par exemple, une

société qui s'appellerait « services environnementaux » qui incinèrerait les déchets et causerait une pollution considérable.

La vraie durabilité porte sur les types de production et de consommation qui laissent une empreinte réduite sur la planète. Cela signifie que très peu de ressources limitées sont utilisées dans le processus de production, et tous les efforts sont faits pour s'en tenir à des ressources renouvelables - des substances qui peuvent se renouveler. Ce n'est pas le cas du charbon et des combustibles fossiles, qui, une fois brûlés, ne peuvent jamais être reconstitués. Actuellement l'approvisionnement mondial en pétrole diminue rapidement.

Le recyclage est un phare de la « durabilité ». C'est le cas lorsque les matériaux utilisés peuvent être donnés une deuxième (ou troisième...) vie, sans

avoir besoin de passer au site d'enfouissement. Pourtant, avant de recycler, nous avons l'opportunité de réduire nos déchets, encore mieux : de réduire notre consommation en premier lieu. Et ensuite de réutiliser.

Les consommateurs soucieux de l'environnement peuvent donc choisir d'acheter des articles d'occasion. Les vêtements déjà utilisés mais de bonne qualité sont généralement faciles à trouver. Économiser sur votre garde-robe et réutiliser un produit est bénéfique pour tout le monde. Tout, de l'électronique aux livres peuvent être acheté d'occasion. Il y a aussi de nombreux sites web qui offrent des articles d'occasion : Ebay, le leader mondial. Mais aussi Craigslist semblable à Ebay (en version non-lucrative). Tunisie Annonce offre de nombreux articles directement auprès des vendeurs de toute la Tunisie.

La clé du vrai progrès

De véritables progrès seront faits sur une plus grande échelle au moment où davantage de gens se rendront compte de cette simple vérité : vivre d'une

manière plus respectueuse de l'environnement, des animaux et de l'écosystèmes est le seul moyen assuré à long terme pour garantir les conditions de

Approches

vie adéquates des êtres humains. Pendant des décennies, il a existé une fausse dichotomie : une économie prospère d'un côté et l'environnement de l'autre. Ce qui a nourri la crainte que l'économie pâtit d'une prise en compte des facteurs environnementaux.

Il est vrai qu'à court terme, certaines industries et entreprises feront moins de profits si elles sont tenues responsables si l'on applique le principe « pollueur-payeur ». Pourtant, à long terme, cela permet aux entreprises de nous rapprocher encore un peu plus de « l'écocide », entraînant des conséquences désastreuses pour tous.

Les orientations économiques ainsi révisées seront nécessaires pour s'assurer que le développement et les pratiques commerciales ne sont pas fondées uniquement sur le profit comme unique cap, mais de s'assurer que les intérêts des personnes, de la planète et des générations futures sont également inclus dans le calcul. L'utilisation de l'indice du produit intérieur brut (PIB) en tant que norme dominante du développement économique est devenue obsolète.

Des alternatives au PIB ont commencé à se faire entendre. Deux modèles en particulier méritent d'être soulignés car ils reflètent l'état réel du progrès. Comme le GPI (Genuine Progress Indicator en anglais) ou le Bonheur national brut (GNH : Gross National Happiness en anglais). Ce dernier est en vigueur dans le royaume asiatique du Bhoutan. Il existe plusieurs autres systèmes dignes d'intérêt. Bien qu'aucun modèle alternatif à la croissance ne soit apparu comme le « gagnant », il est clair qu'il existe des alternatives de l'indice du PIB qui permettent une évaluation plus globale et plus complète de la situation économique et du bien-être des citoyens dans les pays du monde.

Au cours de ces dernières années, un nouveau mouvement appelé « décroissance » a surgi. Il a commencé en France et s'est propagé à des nombreux pays à travers l'Europe. La principale force motrice derrière ce mouvement ? Le recentrement de la théorie économique et de la pratique dans une direction plus respectueuse de l'environnement et de la communauté, qui

ne souscrit pas au paradigme de la croissance.

Ceci est d'une importance capitale, car de nombreux pays en voie de développement considèrent le « développement » comme leur objectif ultime et sont prêts à presque tout sacrifier pour atteindre un objectif inatteignable et relativement flou. Les politiciens promettent souvent des « développements » lors des campagnes électorales et la population en général est amenée à croire qu'on a besoin de plus de développement pour mener une vie plus heureuse et plus épanouie mais la définition exacte du développement n'est jamais énoncée de manière satisfaisante.

Si un compte rendu honnête de développement dans les pays « en voie de développement » était fait, on constaterait que certains changements ont eu lieu : les téléphones mobiles et les connexions Internet ont certes prospéré, l'industrie de la construction est à son apogée et beaucoup de nouveaux produits circulent sur le

marché. Pourtant, dans quelle mesure les nouveaux hôtels pimpants des bords de mer ou les objets hauts de gamme au supermarché font vraiment une différence dans la vie du citoyen moyen : cette question reste, elle, toujours sans réponse. Être simplement capable de passer des heures en ligne ou jouer avec un téléphone mobile n'équivaut pas nécessairement à un bond en avant.

C'est là que des mouvements comme la décroissance, les villes en transition (que nous aborderons plus tard) et d'autres efforts qui visent une approche axée sur l'environnement pour améliorer la qualité et le niveau de vie la communauté entrent en jeu. L'objectif dans ce cas est une véritable « durabilité ». Si les intérêts des individus, des communautés et de l'environnement sont à considérées en premier lieu, les décisions et les politiques en matière de développement devront être prises avec soin, en prenant en compte tous les aspects, lourdes conséquences et impact à long terme y compris, que tout nouveau développement génère.

C'est le moment d'agir

Il n'y a pas de temps à perdre. Que ce soit au niveau global ou local, tout doit être rectifié dès que possible. C'est la catastrophe qui nous attend. Si les êtres humains continuent de croître en nombre aussi important qu'aujourd'hui, si nous continuons à polluer la terre à un rythme de plus en plus accéléré conduisant au réchauffement de la planète et aux changements climatiques, nous aurons à faire face à des conséquences irréparables.

Localement, de nombreuses collectivités sont déjà confrontées à la maladie et à la pauvreté en raison de mauvaises politiques et de nombreuses négligences. Si aujourd'hui les principes de durabilité sont mises en place - tels que des règlements sur la pollution de l'air ; un contrôle plus strict des industries polluantes, alors demain une eau potable plus propre et un air plus sain réduiront les cas de maladies mortelles, ou encore les victimes d'une conduite imprudente, de malnutrition, etc... Ces « personnes là » pourraient être vos parents, votre tante ou votre enfant.

Cependant, alors qu'il pourrait être facile d'être submergé par la multitude de problèmes qui hypothèquent notre avenir et attendre que Tuvalu, les îles Marshall et d'autres nations du Pacifique soient submergées, nous ferions mieux de nous rappeler que, même si nous ne pouvons pas sauver le monde entier, nous pouvons faire une vraie différence sur le plan local. Si nous améliorons la situation de la ville où nous vivons, des communautés qui nous entourent, alors les impacts de nos activités peuvent avoir un effet important sur la vie réelle des êtres vivants. Si d'autres mènent des actions similaires dans d'autres villes et d'autres collectivités, cet effort combiné en plusieurs endroits est un réel pouvoir de changer le monde à plus grande échelle.

C'est dans cet esprit que ce livre a été conçu. Ce guide permettra à la fois de faire un tour d'horizon de la plupart des problèmes et des enjeux auxquels font face nos communautés, et livrera dans le même temps des solutions pour améliorer la situation. Tout cela à

condition que l'on se mobilise, et devienne de vrais acteurs du changement, actifs dans nos communautés.

Toute personne qui a travaillé avec passion dans le domaine du développement communautaire, de la durabilité, dans le domaine environnemental et social, et qui a consacré beaucoup de temps à appuyer des causes à but non lucratif, pourra vous affirmer que la satisfaction d'obtenir des réalisations dans de tels domaines est beaucoup plus

importante que l'enrichissement financier personnel !

Peu importe qui tu es – cher lecteur -, tu trouveras ici des informations pratiques à partager, qui nous espérons éveilleront en toi l'inspiration du changement.

En route donc pour les chapitres suivants et la transformation de nos communautés, nos villes, et nous-mêmes !



Le projet "La falaise" du Youth Council de Monastir



Chapitre 2 : Les clés de la citoyenneté active

Comment faciliter la participation active des citoyens au sein de leurs collectivités locales ?

Aujourd’hui, cette question devient primordiale partout dans le monde.

L’expression « citoyenneté active », dans une acception large, peut signifier toute forme de contribution active à la société. Il s’agit de la capacité de chacun à participer activement aux affaires publiques, que ce soit au travers de structures démocratiques officielles, de la presse, de débats publics, d’associations, de partis politiques, de syndicats, de clubs locaux et d’associations, ou bien simplement par le biais de réseaux non officiels et d’une entraide mutuelle entre

voisins, amis et membres d’une même famille.

Cependant, il est important de distinguer la participation active de la simple consultation, où le citoyen ne décide pas, ne prend pas d’initiative mais donne simplement son avis.

Si on revoit donc les acteurs de cette relation, on retrouve d’une part le gouvernement et de l’autre le citoyen.

Alors, que doit faire le gouvernement pour inclure ses citoyens dans la prise de décision réelle ? Et comment le citoyen doit-il interagir ?

Le gouvernement dispose de plusieurs moyens pour rendre cette participation effective :

- **L'information** : rendre l'information simple et accessible à tous (catalogues,

Danemark), référendum local et national (l'expérience de l'Uruguay contre la pollution générée par les industries extractives et l'agriculture intensive), débat public, conseils de quartier, l'open

SANS ISSUE

© Andy Singer



index, brochures, sites web, portails...).

- **La consultation** : fournir des moyens pour la consultation et recueil des réactions des citoyens, c'est-à-dire, sondages d'opinions, possibilités de commenter les projets de loi rendus publiques, travailler avec des groupes ciblés de citoyens...

- **La participation active** : impliquer plus concrètement les citoyens par le biais de forums de discussion en ligne, développer les outils du débat, conférence de consensus, jurys de citoyens, conférence de citoyens (Canada et

data, le sondage délibératif, e-participation (vote en ligne en Estonie)...

Toutes ces méthodes et bien d'autres qu'on voit apparaître tous les jours, sont des outils qui ont été élaborés sur terrain et qui évoluent à fur et à mesure avec au fil des échanges entre gouvernement démocratique et citoyens actifs et responsables.

Et d'une manière globale, cette participation est dirigée par un ensemble de principes :

- **Engagement réel et concret du citoyen** : trouver le temps et l'énergie

Approches

qu'il faut pour être effectif et efficace dans les prises de décisions.

- **Droits** : réclamer son droit d'accès à l'information auprès des administrations et autorités indépendantes concernées.

- **Clarté** : les énoncés et l'expression d'opinions doivent être CLAIRS

- **Calendrier** : il doit être assez DISPONIBLE au moment de la mise en place des nouvelles politiques afin de participer efficacement dans la prise de décision.

- **Objectivité** : les informations fournies par les administrations doivent être objectives, complètes et accessibles avec le souci d'un traitement équitable envers tous les citoyens.

- **Ressources** : afin d'assurer la participation, des ressources financières, humaines et logistiques doivent être mises à disposition.

- **Coordination et communication** : il est très important de communiquer afin

de ne pas perdre le potentiel d'innovation et afin de bien recueillir les réactions et avis des citoyens concernant les différents projets de décision.

- **Obligation de rendre compte** : l'administration est tenue de rendre compte aux citoyens afin de préserver la transparence dans la prise de décision indispensable à ce processus.

- **Evaluation** : les administrations devraient disposer de moyens leur permettant d'évaluer à chaque fois cette participation citoyenne afin de s'adapter aux nouvelles exigences et au contexte dans lequel sont élaborées les politiques.

- **Citoyenneté active** : les administrations, tirant profit de la participation active des citoyens, peuvent prendre les mesures nécessaires pour faciliter l'accès à l'information, renforcer le sens civique et sensibiliser à une meilleure organisation d'une société civile plus forte.

Comment influencer plus efficacement la prise de décision ?

Qui peut influencer une prise de décision ? Un citoyen, à titre individuel,

peut-il influencer une prise de décision ? Oui, absolument !

Mais à quelle échelle ? Est-ce effectif, satisfaisant et fréquent ? La réponse est simple : « cela dépend ».

Alors comment influencer efficacement les processus de prise de décision ?

La création d'un cadre est indispensable : une association est idéale.

Cette association doit être crédible, abriter des têtes pesantes et pensantes car de celles-là dépend sa compétence et donc sa réputation.

Après avoir créé l'association, il faut penser à établir des partenariats avec d'autres associations « amies », des ONG et avec le parlement ou le gouvernement. C'est alors que naissent des interactions ou des consultations. Cette association peut avoir des antennes ou des cellules dans différentes localités. Ainsi, même les individus les plus éloignés de la base peuvent participer aux prises de décision.

A ce stade, nous pouvons influencer efficacement le processus de prise de décision. Reste à savoir pourquoi prendre des décisions.

Une décision naît d'une observation des faits, d'un état de fait ou d'un concept jugé peu favorable, désavan-

tageux voire catastrophique à court ou à long terme.

A titre d'illustration, prenons une petite ville où le choléra fait périodiquement de ravages.

Nous pouvons imputer l'épidémie à un assainissement médiocre. Mais qui est chargé de l'assainissement ? Et que devons-nous faire en tant que citoyen ?

Assainir son périmètre n'est sûrement pas la meilleure solution. Il faudra donc une mobilisation de masse.

Seuls, les citoyens sont incapables de faire cette mobilisation, mais c'est en incluant la municipalité que c'est parfaitement possible ! La municipalité ou les associations ou les ONG œuvrant dans ce domaine.

De quelle manière susciter donc la prise de décision ?

Il est indispensable de procéder de façon méthodique.

D'abord préciser la décision, la définir clairement, évaluer les avantages, les inconvénients et l'impact que cette décision pourrait avoir sur la population cible. Une fois tous ces contours cernés, si l'idée est jugée utile

Approches

et raisonnable, nous pouvons la proposer.

Pour cela, nous devons nous informer de ce qui se passe dans notre localité, notre pays ou notre région. Il y a des forums, congrès, assemblées générales qui se déroulent. Et c'est là qu'il faut se saisir des occasions. Cependant, ce ne sont pas les seuls moyens. Nous pouvons adresser directement nos propositions sous forme de requêtes ou de suggestions auprès de l'entité décisionnelle appropriée.

Maintenant c'est autour de l'entité décisionnelle que tout se passe. Sa délibération dépendra de la pertinence et de la clarté des éléments contenus dans la proposition. D'où la nécessité d'un travail réfléchi et bien-sûr concerté pour qu'on puisse avancer dans notre procédure.

D'un autre côté, nous pouvons stimuler ou catalyser la prise de cette décision par des actions allant dans le sens de ce qui a été proposé. Dans l'exemple du choléra, nous pouvons par petits groupes de jeunes œuvrer pour la salubrité dans quelques espaces publics ciblés.

Les entités décisionnelles, elles aussi, dans le souci d'une meilleure relation administré / administrateur, doivent faire preuve de compréhension, de flexibilité et avoir le sens de la responsabilité.

Chaque décision a un objectif et une fois prise, elle doit faire ses preuves. Dans l'exemple du choléra, il est essentiel que chaque foyer ait des toilettes et une poubelle, la municipalité doit mettre en place un dispositif pour mesurer l'effectivité de cette décision sinon elle n'aura pas de sens.

Les initiateurs de la décision quant à eux, exprimeront leur volonté par des actions louables telles la sensibilisation à la salubrité...

L'évaluation de la décision après un certain temps est indispensable. Cette évaluation concerne tous les acteurs, aussi bien ceux qui ont contribué à la prise de cette décision que la cible. L'évaluation permet de montrer ce que nous avons pu faire, éviter, ou sauver.

Retour toujours à notre exemple, la décision a abouti à une action contre l'insalubrité. Cette action a rendu la localité plus vivable pour tous et

«chassé» le choléra et autres maladies liées à l'insalubrité donc réduction de la mortalité due à ces maladies. Sur le plan économique, nous aurons sauvé une somme importante qui aurait été dépensée pour la couverture sanitaire contre ces maladies. Par ailleurs, le personnel médical a gagné du temps sur d'autres programmes sanitaires tels la polio, paludisme... au lieu de se préoccuper du choléra. Voilà l'avantage de notre décision.

Evaluer est essentiel mais informer l'est encore plus. Après l'évaluation, il est recommandable de partager les

résultats avec le grand public, c'est-à-dire d'en faire part à tous les citoyens pour que ceux qui sont concernés puissent juger eux-mêmes ce qui a été fait. Si l'évaluation est positive, nous avons gagné !

Pour résumer, l'influence d'une décision demande identification du problème, concertation, évaluation de l'idée à proposer, la proposer et stimuler la prise de décision. Après cela, vient le suivi de l'application de la décision et enfin l'évaluation.

La participation au processus décisionnel est un droit alors réclamons-le !

Quel est le rôle des ONG, des groupes de citoyens ou les jeunes peut avoir pour influencer le cours du développement ?

Aujourd'hui le pouvoir politique et la prise des décisions n'est plus de l'essor du gouvernement seul, mais de plusieurs autres acteurs de la société civile et en particulier les ONG et les associations qui ont su prouver leurs compétences et leur savoir-faire dans toutes sortes de domaines et en particulier en ce qui concerne le débat politique.

Actuellement, la démocratie ne se résume plus, pour les citoyens, à l'élection de parlementaires qui adopteront les lois ; on parle de plus en plus de la démocratie participative, qui permet d'intervenir dans le débat politique. Cette intervention inclut les pressions directes des ONG sur les détenteurs du pouvoir et le lobbying auprès de parlementaires lors de discussions au

Approches

Parlement sur des thèmes qui touchent la politique de développement. Quand les ONG dénoncent publiquement le manque de cohérence des politiques du gouvernement à l'égard des pays en développement, le Conseil fédéral et l'administration publique peuvent être mis sous pression et doivent quelquefois se distancer des positions des ONG ou

répondre aux critiques. L'administration publique reconnaît toutefois souvent le rôle important des ONG pour relever l'importance de la coopération au développement et pour mieux prendre en compte les différents aspects de la politique extérieure qui ont des incidences sur les pays en développement

Comment agir à travers la sensibilisation et le plaidoyer ?

Qu'est-ce qu'un plaidoyer tout d'abord ?

Le plaidoyer est l'ensemble des manières par lesquelles l'on défend (de façon ouverte, sans voile) les intérêts d'un groupe (auquel on appartient). Il se confond parfois avec le discours prononcé (argumentaire développé) devant un décideur pour défendre une cause. Ces définitions peuvent se résumer comme suit :

- Le plaidoyer est un engagement des acteurs de la société civile en vue de déclencher un processus de changement positif en faveur d'un groupe social donné.
- Ce processus comporte des actions et des outils utilisés dans une situation

précise par un groupe de personnes ou d'organisations ayant des intérêts ou une cause en commun en vue d'influencer l'élaboration, la mise en place, la suppression ou le changement d'une politique, d'une législation, d'un programme ou d'un projet d'intérêt général. Le plaidoyer ne se contente pas seulement de combattre une décision déjà prise mais consiste aussi à participer aux processus décisionnels pour influer sur la décision finale.

Quelles sont ses approches ?

Il est convenu de distinguer trois approches de plaidoyer : l'approche négative qui consiste à réfuter toute proposition des pouvoirs publics ou autres parties prenantes sans proposer

d'alternatives. L'approche réactive qui consiste à ne pas faire de propositions ni prendre des initiatives mais d'attendre les propositions des autres (gouvernement, partis politiques, autres centres de décision) et ensuite de réagir. L'approche proactive qui consiste à identifier le problème qui se pose à votre environnement sur lequel vous avez le souhait et/ou la responsabilité (en tant qu'acteurs associatifs) d'agir, de l'analyser, de lui trouver des solutions et de les proposer aux parties concernées.

Quelles sont les notions connexes au plaidoyer ?

a- Lobbying

Le lobbying est l'activité d'un groupe de personnes aux intérêts ou convictions semblables tendant à influencer les pouvoirs publics à son avantage. Le lobbying constitue une stratégie pour obtenir un résultat escompté. Le couple plaidoyer / lobbying est couramment utilisé pour désigner les processus d'influence des prises de décision pour lesquels on utilise en complémentarité les méthodes de lobbying et de plaidoyer. Le couplage plaidoyer / lobbying permet

de renforcer l'argumentation dans les processus d'influence des intérêts des groupes dont on défend la cause. Le groupe sur lequel s'exerce l'influence est généralement considéré comme décideur, c'est à dire celui qui dispose d'un pouvoir important dans le processus de prise de décision et/ou dans la gestion de la chose publique.

b- Revendication

La revendication est une réclamation tendant à faire reconnaître un droit contesté ou non respecté. Ce concept s'utilise couramment au niveau des syndicats de travailleurs.

c- Sensibilisation

C'est l'action consistant à informer et à faire adhérer un public donné à une question bien déterminée.

Le plaidoyer englobe la sensibilisation mais c'est une action plus large et dépasse la phase de sensibilisation.

Le plaidoyer consiste certes à sensibiliser mais il a surtout pour finalité de faire intervenir le changement.

Comment préparer notre plaidoyer ?

- On commence par identifier le problème, voir s'il ne peut être résolu que par

Approches

le plaidoyer, s'il est apte à faire bouger plusieurs acteurs et si sa résolution est un bienfait pour toute la communauté.

- Avant de s'engager dans une action de plaidoyer, il faut être sûr d'être crédible, c'est-à-dire, d'avoir les bons arguments et d'être dans un cadre légitime.

- C'est alors qu'on passe à la formulation de notre action plaidoyer : identifier les décideurs (ceux qui détiennent le pouvoir) et les bénéficiaires (ceux qui souffrent du problème posé)

- C'est aussi très utile, voire indispensable de connaître nos « adversaires » dans le plaidoyer, les individus qui pourraient entraver notre action, essayer de trouver des stratégies éventuellement prou en faire des « alliés », et aussi bien sûr les acteurs qui pourront nous aider, c'est-à-dire, dont les intérêts convergent avec les nôtres, ceux de la communauté.

- Bref, il faut très bien raisonner et réfléchir profondément avant d'entamer un plaidoyer.

Quelles sont les différentes étapes du plaidoyer ?

Etape 1 :

Définition exacte du cas à traiter.

Etape 2 :

Définition des bénéficiaires des changements souhaités.

Etape 3 :

Identification des décideurs et des procédures de prise de décision. Il ne faut surtout pas se tromper de cible et viser les bonnes personnes capables d'induire le changement désiré.

Etape 4 :

Analyse des intérêts pour arriver à un résultat «gagnant – gagnant» selon les centres d'intérêt de chacun tout en dépassant les clichés et idées reçues.

Etape 5 :

Définition de la stratégie, du programme, des méthodes et outils, et du timing. Nos arguments doivent être éloquents. Nous distinguons ici deux principaux types d'argumentaires : les argumentaires rationnels d'une part et les argumentaires émotionnels d'une autre.

La finalité est de créer le choc chez le décideur soit par les images soit par des témoignages ou tout autre moyen pour l'amener à agir.

Une bonne formulation et une livraison adéquate du message de plaidoyer sont nécessaires pour le succès du plaidoyer. Le contenu et la forme du message doivent être conçus en fonction de la nature et de la qualité de la cible. Trois questions se posent :

Le message est-il adapté à la cible ?

Quel message poussera le public à réagir efficacement ?

Quel est le support le plus adapté pour communiquer au nom de l'organisation ?

Etape 6 :

Rechercher les moyens, les ressources humaines, les alliances pour la mise en œuvre de notre stratégie de plaidoyer.

Etape 7 :

Mise en œuvre du plan de plaidoyer. C'est une étape qui dépend surtout d'une bonne coordination et d'une forte cohésion interne du groupe.

Etape 8 :

Monitoring et partage de l'information.

Etape 9 :

Evaluation, des leçons à tirer et définition de nouveaux défis.

Comment convaincre les autorités qu'être à l'écoute du citoyen et l'inclure dans les décisions suscite l'intérêt de tous ?

La participation citoyenne active est une excellente occasion pour renforcer la responsabilité citoyenne et le sens civique.

Cette approche permet non seulement aux citoyens de s'exprimer, et donc de contribuer à leur bien-être au sein de leur communauté, mais aussi d'entretenir de meilleurs rapports avec ceux qui les gouvernent ; un rapport de respect et de confiance mutuelle.

Ainsi, la participation active est «l'occasion en or» pour le gouvernement de se laisser guider par ses citoyens en les laissant s'exprimer en toute liberté pour la satisfaction de tous.

Citoyens actifs, motivés et enthousiastes, gouvernement plus légitime et dévoué que jamais, que demander de plus ?



ÉCO- RESPONSABLE

Chapitre 3 : Comment devenir écoresponsable sans renoncer à notre bien-être ?

Introduction

L'objectif de cette partie consiste à appréhender le comportement des individus en analysant leur conduite face à des situations relatives à l'environnement. Nous avons besoin d'une certaine conscience collective de l'importance de l'environnement et une nette sensibilité aux dangers écologiques. Ce qui a amené les citoyens à s'approprier leur environnement et agir comme des consommateurs responsables en participant à plusieurs actions de réhabilitation de l'environnement. Force est d'admettre que la protection

de la nature et de l'environnement devient une norme sociale qui s'infiltra dans notre vie quotidienne. Dans ce cadre, nous allons essayer de répondre à quelques questions : les campagnes de sensibilisation environnementales et particulièrement celles faites à la télévision ont-elles un effet positif sur le comportement de l'individu ? Ce dernier est-il prêt à participer effectivement dans des actions de protection de l'environnement, que ce soit par l'effort physique ou par le paiement d'une cotisation ? Enfin est-il conscient de la

rareté des ressources naturelles ? Essaie-t-il dans sa consommation d'éviter le gaspillage ? Ou au contraire est-il inconscient et insouciant de ces divers problèmes ?

Les différentes instances qui s'occupent de l'environnement en Tunisie (Ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire "MEAT", l'Agence Nationale de Protection de l'Environnement "ANPE") ne cessent de montrer leur mobilisation autour des actions de sensibilisation et d'éducation environnementales. Sensibiliser les citoyens, les inciter à s'approprier et prendre en charge leur environnement montrent bien la volonté politique du

gouvernement tunisien de suivre le train de l'écologie. Pour atteindre leurs objectifs, le MEAT et l'ANPE ont entamé un grand nombre d'actions de sensibilisation qui englobent à la fois productions audiovisuelles (spots publicitaires, émissions sur l'environnement, clips), productions écrites (affiches, dépliants, brochures, banderoles, documents scolaires, autocollants, etc.) et les manifestations de sensibilisation (la journée mondiale de l'environnement le « 5 juin », la journée nationale de propreté et de protection de l'environnement le « 11 juin », la fête de l'arbre, la campagne main bleue « plages propres »...).

Impact des compagnes de sensibilisation

Certains affirment que les campagnes de sensibilisation ont eu un effet positif sur leur attitude et leur comportement. Les Tunisiens sont des amateurs de télévision et la considèrent comme leur média de prédilection. Donc à priori ce sont ces individus qui ont eu plus de chance d'avoir regardé les actions de sensibilisation à travers les spots publicitaires, les clips et les

émissions télévisés sur l'environnement. Alors comment s'est effectué cet impact positif d'une part sur la psychologie des



Approches

gens et d'autre part sur leurs comportements quotidiens ?

Il s'agit en effet d'une sorte d'éveil de la conscience et d'une formation d'une sensibilité envers l'environnement. A ce titre, les individus perçoivent de plus en plus les dangers qui pèsent sur leur environnement, et se sentent plus impliqués dans la protection de l'environnement pourvu qu'ils vivent dans un environnement sain. Ainsi ils justifient cette implication à l'égard de l'environnement par leur prise de conscience du phénomène de la pollution, en la considérant comme le problème le plus important de leur époque, et des méfaits de l'urbanisation tels que le bruit, la pollution atmosphérique, les déchets ménagers, la saleté des plages, etc., problèmes largement traités par les campagnes et spécialement à travers les spots télévisés.

Nous dégageons ainsi l'effet qu'ont eu ces campagnes sur le mental et l'affect des individus, ce qui traduit une nouvelle mentalité caractérisée par une sensibilité à l'égard de l'environnement qui les pousse à se porter garant de sa protection. Désormais la protection de

l'environnement fait partie de la conscience collective. Respecter ou agresser l'environnement sont des faits qui ont des conséquences morales sur l'individu ; ce qui fait naître chez lui le sentiment de responsabilité envers son environnement. Ainsi chaque individu veut se sentir membre de la société et donc faisant partie d'une cause humaine commune à savoir la protection de l'environnement. D'où l'émergence d'une nouvelle notion à savoir celle de «l'éco-citoyen» : un citoyen averti et responsable envers son environnement.

Les jeunes, cibles principales des actions de sensibilisation, spécialement à travers les spots publicitaires télévisés se trouvent plus interpellés pour s'approprier la cause environnementale. En fait, tout en percevant les dangers qui guettent leur environnement, ils s'intéressent à toute information qui peut participer à leur formation et leur encadrement pour agir à bon escient. Nous avons dégagé de même, que ce sont surtout les exploitants agricoles vu leur contact avec la nature, et les ouvriers travaillant particulièrement dans le secteur industriel ou chimique,

qui s'intéressent aux actions de sensibilisation et qui affirment leur impact sur leur propre comportement. Ainsi leur niveau d'instruction relativement bas les pousse à enrichir leur information dans le domaine écologique et leur sensibilité environnementale les amène à adopter un comportement positif vis à vis de l'environnement. Ils expriment en fait leur

volonté à soutenir la cause environnementale que ce soit en participant à des actions dans ce domaine (contribuer à la protection des plages, propreté du quartier, implantations d'arbres ...) ou en payant une cotisation et ainsi réhabiliter la cause environnementale pour participer à l'amélioration du cadre de vie et réduire surtout l'effet de la pollution.

Comment maintenir cet engagement envers l'environnement ?

Ce potentiel social et cet engagement volontaire de la part de la population envers l'environnement doivent être encadrés et consolidés. D'où l'intérêt et le rôle des instances gouvernementales et non gouvernementales, éducatives ou extra-éducatives (clubs d'environnement, associations de protection de la nature et de l'environnement ; scouts...) à encadrer ces

volontaires et valoriser leur engagement. Ainsi, ces instances, à travers des séminaires, des discussions, des sorties sur terrain... peuvent mieux former les bonnes volontés dans le domaine de l'environnement et légitimer ainsi leur engagement écologique ; ce qui peut participer à engranger de telles tendances dans la vie quotidienne des Tunisiens.

Quels sont les enjeux ?

Cependant, le développement durable pose un défi : celui de combiner une économie dynamique avec une société offrant des opportunités à chacun, tout en permettant de découpler la

croissance de la dégradation de l'environnement. Il ne doit pas être conçu comme un simple moyen de regrouper une série de problèmes sociaux, économiques et environne-

Approches

mentaux, sous une nouvelle étiquette. Une perspective d'ensemble est nécessaire pour s'assurer que les politiques dans différents domaines ne sont pas en conflit.

ECOLOGIQUE : une utilisation raisonnée de l'énergie, une attention portée à l'innovation dans les produits et les services, une réflexion sur l'effet des usages actuels sur le futur.

ECONOMIQUE : éviter la sur-production, recours restreint à l'endettement, prise en compte des problèmes de mobilité, des transports, faire attention aux risques du progrès technologique sur la santé, faire un choix d'une croissance économique compatible avec le développement durable.

SOCIAL : lutte contre la pauvreté, prise en compte du vieillissement de la population, informer le consommateur, responsabiliser le consommateur, le faire adhérer aux principes du développement durable.

Le développement durable se doit d'être pris au sérieux. Ses trois piliers se situent sur un pied d'égalité. Les politiques mises en œuvre doivent les mettre en harmonie, selon une nouvelle concordance des temps. Le territoire est ici un élément stratégique, car il constitue la base commune de ces trois «piliers» et forme le cadre décentralisé le plus favorable à leur réconciliation. Il est le niveau où se situent les acteurs locaux responsables et où émergent les initiatives locales.

Pourquoi entreprendre des démarches écoresponsables ?

Le monde moderne, tel que nous le connaissons aujourd'hui, fait l'objet d'une dégradation évidente. Dérèglements climatiques et catastrophes naturelles en sont ses manifestations visibles. Les causes en sont diverses : production agricole et industrielle intensives, mais aussi exploitation

excessive des ressources naturelles – entre autres fossiles, telles que le charbon et le pétrole – constituent des activités qui ont un impact majeur sur l'environnement. A cela s'ajoutent les pratiques individuelles de tout un chacun qui, au quotidien, participent à la dégradation de notre planète. Ainsi,

l'on estime que un cinquième de la population mondiale est responsable de pollutions dites à « effet de serre », ainsi qu'à quatre-vingt-dix pour cent des émissions des gaz, dont l'influence néfaste sur la couche d'ozone est prédominante. Face à de telles problématiques, il est indispensable de réduire les effets du réchauffement climatique sur notre environnement, par exemple, en limitant l'empreinte carbone des activités humaines. La réduction de la consommation d'eau et d'électricité, mais aussi les restrictions quant à l'utilisation de véhicules personnels pour de petits trajets, entre autres, constituent des préconisations cons-

tructives. La population doit aussi être associée à un processus de recyclage, d'une bonne gestion des déchets et un effort pour éviter les emballages en plastique, selon un protocole approprié. Des « jardinages verts » peuvent également voir le jour, grâce à des pratiques comme le compostage. La production d'électricité, par le biais de panneaux photovoltaïques, doit elle-même entrer dans les consciences publiques collectives comme individuelles. Enfin, le développement des transports en commun, la marche à pied et pratique de la bicyclette, sont des modes de vie à promouvoir de plus en plus.

Etre écoresponsable :

C'est agir pour l'environnement de tous et bénéficier d'un lieu de vie et de travail plus sain

Limiter la consommation d'eau, réduire la consommation d'énergie, c'est participer à une démarche citoyenne et solidaire pour préserver les ressources naturelles et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Limiter les déplacements automobiles, favoriser l'usage des transports en commun et le covoiturage pour aller aux réunions, c'est aussi limiter le stress et gagner du temps pour des moments conviviaux ou autres activités.

C'est réaliser un véritable « projet de société »

Limiter les exclusions, combattre les précarités, développer la solidarité : ces

Approches

engagements permettent de créer une société fondée sur l'inclusion sociale, qui tient compte de la solidarité entre les générations et au sein des générations, et qui limite la pauvreté.

C'est engager un projet fédérateur au sein d'une structure

Les démarches écoresponsables permettent à chacun de s'impliquer à son poste de travail, au niveau de son service ou sur l'ensemble du site de travail dans un projet global. La réussite du projet passe nécessairement par des relais de communication, une équipe-projet à multiples compétences, un chef de projet dûment missionné et une hiérarchie impliquée.

C'est contribuer aux objectifs nationaux et à la qualité du service public

En choisissant de devenir écoresponsables tout en maintenant la qualité du service rendu, les administrations participent pleinement à leur mission de service public : respect de l'environnement, prise en compte de l'intérêt des générations futures, réduction des inégalités, souci de bonne utilisation des moyens financiers...

Pour réussir une démarche d'éco-responsabilité, il faut communiquer en mettant en avant les gains pour l'environnement et la société, pour le personnel et pour la mission de l'organisation, quels que soient son statut, la nature de ses activités...

Faut-il vraiment choisir entre l'environnement et le bien-être ?

D'aucuns pensent que l'on ne peut pas vivre heureux tout en respectant notre environnement. C'est souvent la classe consommatrice qui nourrit ce genre de réflexion et qui résume le bien-être à une dépense non contrôlée des biens offerts par la nature. Quand ces personnes sont ciblées par les compagnes de sensibilisation à la

protection de l'environnement, c'est souvent un sentiment de malaise et de culpabilité qu'ils ressentent. Quand la responsabilité envers la nature devient une éthique sociale, on ne peut plus retrancher entre bien-être et environnement. En effet, l'Homme a besoin d'appartenir à un groupe de personne, à une société, à un lieu ou à une cause.

Etre écologiquement engagé, change notre vision des détails quotidiens et change par la suite notre définition du bien-être. Le bien-être c'est appartenir à son entourage et de se sentir bien. Le bien-être c'est être responsable, satisfait de ce qu'on a et ne pas être victime de ses caprices. Lors des actions de ralliement à la cause environnementale, plusieurs individus se rencontrent, échangent, discutent des problèmes de leurs villes, réfléchissent ensemble afin de trouver des solutions, constituent peu à peu un projet commun et commencent à avancer dans la même

direction. Selon eux, c'est ce qui constitue le bonheur.

Rappelons aussi qu'être écologiquement engagé, nous évite des dépenses supplémentaires et a un impact positif sur la santé. Ne plus prendre la voiture et prendre l'habitude de marcher génère des retombées positives pour l'individu, au-delà de son impact positif sur la société entière. En effet, on dépense moins, on fait du sport, on échange avec d'autres piétons et on évite le stress du trafic. On est donc bien dans sa peau et bien dans sa tête.

Remettre les espaces verts à leur place

Vivre dans une zone urbaine, avec où les espaces verts ont toute leur place, a un impact positif sur la santé mentale et donc physique, des citadins. Entre la pollution, le bruit et le stress il n'est pas toujours facile pour les citoyens de se sentir au meilleur de leur forme. Pour cela, rien de mieux qu'un remède naturel : la verdure. Selon un article de chercheurs britanniques de l'université d'Exeter au Royaume-Uni, les habitants des grandes villes se porteraient

beaucoup mieux en vivant près d'un parc. C'est la conclusion que donne une enquête auprès de plus de 5 000 ménages britanniques entre 1991 et 2008 portant sur l'évolution de leur bien-être. Les chercheurs ont découvert que, quelle que soit l'évolution du revenu, du statut marital ou de l'état de santé, la proximité d'un espace vert était un facteur indéniable de bien-être. Selon eux, le bonheur que peut apporter la présence d'une telle zone serait même

Approches

similaire à celui ressenti à certains moments importants de la vie quotidienne : la joie équivaudrait à près d'un tiers de celle ressentie le jour de son mariage ou encore à un dixième du bonheur suscité par une promesse d'embauche. Une découverte qui serait très utile aux autorités gouvernementales qui devraient investir davantage dans ce domaine. « Ces comparaisons peuvent aider les mairies à décider de la meilleure façon d'investir, comme par exemple dans le développement de

parcs ou dans leur entretien, et à décider quel bénéfice elles tireront de leur investissement », explique le psychosociologue Mathew White, principal auteur de cette étude. Cette recherche pourrait également servir aux psychologues ou aux responsables de la santé publique, désireux de combiner urbanisme et bien-être au sein des villes. Vivre à côté d'un espace vert, c'est avoir la conscience environnementale tranquille. Ce qui constitue une source de bonheur et de bien-être.

Conclusion

Dans cette partie, nous avons vu à quel point il est important d'être conscient des problèmes de l'environnement et d'essayer de participer par de petites actions à protéger mère nature. Ceci peut être fait par l'organisation des compagnes de sensibilisation, par de bonnes habitudes quotidiennes, en accordant une place importante aux espaces verts etc. L'Etat est aussi

responsable dans le suivi d'une politique mettant en harmonie piliers écologique, économique et social. Au final, nous avons constaté que le bien-être ne peut être atteint, si l'on n'est pas responsable envers l'environnement et les différentes raisons pour lesquelles nous devons nous engager dans des causes environnementales.

THE MAGA TI QUES



M O B I L I T E

Chapitre 4 : La Mobilité Durable

La mobilité durable en bref

La mobilité durable implique par définition les moyens de se déplacer (transport) qui font le moins de dommages à l'environnement ou perturbent le moins possible la santé humaine. Ainsi, le cyclisme, la marche et les transports publics sont au cœur de la mobilité durable.

Mais le concept de mobilité durable va au-delà des simples rapports avec le flux de circulation et les options de transport. Sa définition plus large inclut l'ensemble des relations que nous entretenons au sein de nos villes et nos structures sociales – comme notre

rythme de vie, qui est affecté par nos décisions de voyage, le contexte économique de notre société et le montant total de l'énergie et du temps passé à nous mouvoir. Un objectif important de la mobilité durable est de contribuer à une société durable et harmonieuse.

Plus tard dans ce chapitre, nous nous pencherons sur la manière de mieux gérer les transports et la mobilité en ville. Dans l'immédiat revenons-en aux fondamentaux de la mobilité durable.

La marche est la forme la plus simple de la mobilité et la seule que la plupart des humains peuvent accomplir sans aide particulière. La marche est un moyen simple de se déplacer que beaucoup ont oublié. Peu importe la ville, pour de courtes distances la marche restera toujours la solution de transport idéale.

Si une distance n'est pas faisable à pied, s'y rendre à vélo est généralement la meilleure solution. Le vélo lui-même est l'une des inventions humaines les plus remarquables et correspond parfaitement à la physionomie humaine. Il est livré à des prix normalement peu coûteux (et peut facilement se construire à partir de pièces détachées recyclées) et constitue un moyen transport inégalable.

Pour la grande majorité des gens, et dans la grande majorité des cas, le vélo et la marche combinés, rempliraient 80% des besoins de transport quotidiens. Dans le monde, le vélo connaît actuellement une renaissance et une croissance importante. Beaucoup de communautés et de villes découvrent que le vélo est une manière rentable de

se déplacer. C'est ce qui se passe dans les villes de Pologne, à Sousse, en Tunisie ou en plein cœur de New York City.

Lorsque le vélo et la marche ne peuvent pas répondre aux besoins en transports d'une ville, il y a les transports en commun. C'est un type de transport communal que les gouvernements municipaux installent dans les villes, afin de fournir des moyens de se déplacer à leurs citoyens. Les formes classiques de transport public comprennent les autobus, les tramways, les métros ainsi que les trains. Il existe d'autres formes de transport public qui seront passées plus loin.



Faire du vélo aux Pays-Bas

La beauté des transports en commun, c'est que quand un système est conçu de manière efficace, il est capable de transporter rapidement les citoyens à un prix bien moins plus faible et bien

THÉMATIQUES

plus efficace que les voitures n'en seraient capables.

Bien que la plupart des villes dans le monde comprennent un grand nombre de voitures, chacune d'entre eux pourraient en fait être conçue (ou réorganisée) pour satisfaire à tous les besoins de transport de ses citoyens selon les trois piliers de la mobilité durable : la marche, le vélo et les transports publics.

Les transports automobiles en un mot

La pratique consistant à employer l'automobile pour satisfaire aux besoins de mobilité de nos villes comporte un coût certain. L'entrée de l'automobile dans nos villes est un processus qui a marqué l'ensemble du 20ème siècle et a constitué une réorganisation à grande échelle de la structure même des villes. Dans la ville avant que l'automobile n'arrive sur nos routes, les citoyens pouvaient aller presque n'importe où en un court laps de temps. Aujourd'hui, c'est hors de question.

La propagation des communautés axées sur l'automobile et des grandes régions métropolitaines a eu pour effet

Comme vous avez pu apprécier à la fin de ce chapitre, il n'y a effectivement aucune bonne raison pour laquelle nous devrions continuer à tolérer les voitures dans nos villes. Nous avons évoqué ensemble les alternatives possibles. Mais avant que nous continuions notre visite guidée de la mobilité durable jetons un œil à la voiture elle-même.

qu'aujourd'hui, que plus de la moitié de la population mondiale vit dans une ville, et beaucoup de gens vivent dans des conditions bien moins favorisées. La forte pollution a accompagné la ville centrée sur la voiture : les gaz d'échappement issus de la combustion de l'essence ou du diesel, la pollution qui a résulté de la fabrication des automobiles, le pavage des rues et l'étalement urbain - transformant des espaces naturels - en quartier résidentiel banlieue après banlieue, ce sont tous les effets de la motorisation de nos villes.

La pollution issue des moyens de transport motorisés a des effets à la fois

à l'échelle locale et mondiale - elle provoque le cancer du poumon à ceux qui respirent la pollution quotidienne et empoisonne la planète avec ses émissions carbone.

L'inefficacité évidente des systèmes de transport basés sur l'automobile est quelque chose qui doit également être mieux comprise. Les moyens de transport individuels et les structures communautaires ont tous été affectés négativement par la planification des espaces publics et des corridors de transport, qui privilégient souvent les

transports motorisés individuels (voiture, moto, etc.) au détriment du transport durable.

Tous ces problèmes sont plus amplement développés dans l'essai intitulé « Automobiles - un transport imparfait », plus loin dans ce livre. Il est utile de sonder les failles du système qui se fonde essentiellement sur les automobiles avant que nous soyons en mesure d'apprécier pleinement tous les avantages des solutions existantes - des options de transport durable comme le vélo, le bus et la marche.

Politique et planification des priorités

Considérons ici pour un instant l'importance que revêt le responsable politique et le décideur. Même dans le cas où il n'existe pas de politique distincte dans une ville concernant la mobilité, il y a toujours une tendance dominante, et ces tendances se reflètent dans la façon dont l'infrastructure se développe et quelles priorités ont reçu des financements.

Notre planète contient une telle diversité de villes, et il faut comprendre comment les choix que chaque ville a

fait ont affecté la façon dont les villes se sont développées et sont devenues ce qu'elles sont aujourd'hui.

Los Angeles a fait le choix au début du 20e siècle de se développer dans la direction d'une ville axée sur la voiture, et aujourd'hui il a des centaines de km d'autoroutes, mais ironiquement ces autoroutes n'ont pas fourni de solution idéale, car elles sont habituellement embouteillées au point de ralentir la circulation. C'est avec raison que la municipalité a pendant les dernières

THÉMATIQUES

années commencé à investir dans un meilleur service de transports en commun.

Il convient de noter que la ville de « Los Angeles » n'a pas décidé d'un coup d'un seul de devenir une ville de l'automobile. Dans les années 1930 et jusqu'aux années 1950, des maires des grandes villes étaient de connivence avec les industries du caoutchouc et du transport pour démolir les lignes ferroviaires existantes afin de les remplacer par des autobus et, enfin, des voitures. Ce fut notamment le cas de la ville de Détroit aux Etats-Unis qui disposait d'un système de tramway jusqu'à l'arrivée de l'automobile.

Ainsi, si le manque de vision ou les mauvaises décisions des dirigeants est combinée avec de forts lobbies de l'industrie, qui ont un intérêt dans une aire productive particulière, la ville pourra en pâtir fortement.

D'autre part, des villes comme Amsterdam et Groningen aux Pays-Bas ont pris des mesures importantes au cours de la deuxième moitié du 20e siècle pour développer l'usage urbain du vélo, et aujourd'hui les résultats sont

palpables : le vélo est devenu le mode de transport dominant, les citoyens et les maires en sont fiers.

Nous constatons alors que le type d'infrastructure que la ville présente influence grandement les habitudes de consommation et crée aussi la demande. Alors que les politiques transport et les mesures d'aménagement sont souvent traitées comme une réponse aux demandes particulières et aux modes de circulation, les infrastructures existantes et le nouvellement des structures préexistantes vont grandement affecter les déplacements et influencer la répartition modale (le pourcentage d'utilisateurs de chaque mode de transport).

Il est fondamental que les décideurs apprennent à voir leur rôle comme celui d'acteurs qui développent de futurs modèles d'utilisation, plutôt que de simplement répondre à la demande perçue des citoyens ou électeurs.

Les maires courageux et avisés sont très demandés ! Ultérieurement dans la section « essais » de ce livre vous pourrez lire sur le changement monumental qu'a connue Bogota, en Colombie –

grâce à deux maires avisés qui pourraient bien changer le cours de l'histoire.

Des citoyens bien informés, des groupes locaux et des organisations concernées par le développement de leurs villes peuvent également jouer leur rôle pour soutenir le développement positif de leurs villes et chercher des moyens de coopérer

avec le gouvernement local. Lorsque cela n'est pas possible pour une raison quelconque, il y a toujours la possibilité de créer des campagnes de sensibilisation du public ou des actions locales qui peuvent influencer la pensée des citoyens sur la mobilité et les infrastructures en bas de chez eux.

Modèles de circulation - de la modération de la circulation à l'évaporation de la circulation

Nous voyons désormais le rôle qui incombe aux décideurs, nous devrions examiner maintenant un scénario très concret et pertinent : comment encourager ou décourager les volumes de circulation.

La mobilité induite est un phénomène qui est observable dans les endroits où les routes sont élargies pour accueillir plus de trafic. Le but est souvent de créer plus d'espace pour l'expansion du trafic et d'apporter une solution à l'augmentation marquée de la circulation. Ce qui se produit réellement, c'est qu'à court terme, ce nouvel espace de la route génère encore plus de

circulation automobile, et à long terme il implique également plus de propriétaires de voitures et des espaces urbains de moindre densité. Les effets sont observés à un niveau très avancé dans de nombreuses villes à travers le monde : les villes s'étalent dans toutes les directions, avec des unités principalement de faible densité, trop faibles pour soutenir un système de transport public adéquat, mais assez élevée pour générer beaucoup de véhicules embouteillant la circulation.

Malheureusement, ce modèle de construction de nouvelles infrastructures qui tient compte de l'utilisation

THÉMATIQUES

accrue du véhicule est celui qui a dominé la planification dans le monde entier au cours des dernières décennies. Toutefois, les tendances ont commencé à changer, et dans de nombreux pays développés, ce modèle imparfait progressivement discrédiété est maintenant considéré comme un élément dépassé de planification urbaine.

Le contraire du voyage induit s'appelle modération de la circulation et

se traduit par l'évaporation de la circulation. Le premier terme se réfère à un outil de gestion de la mobilité, soit lorsqu'on réduit intentionnellement l'espace routier disponible (ou accès) afin d'éliminer un grand volume de trafic. Le second terme se réfère à l'effet, une circulation moins importante.

Modération de la circulation

Les villes ont tout à fait raison d'adopter un plan de modération de circulation, de réservé aux résidents plus d'espace pour jouer et bouger, de réduire les maladies liées à la pollution, de réduire le nombre d'accidents de la circulation, et d'apporter plus de calme dans les quartiers. La bonne nouvelle, c'est qu'en fait c'est tout à fait réalisable quelle que soit la taille et les moyens de la ville : grande ou petite, riche ou pauvre. Dans les villes où cette politique a été appliquée, des résultats tangibles ont suivi.

Il y a plusieurs façons d'introduire la modération de la circulation. La forme

classique et logique de la modération du trafic est de réduire l'allocation de la circulation au centre-ville et d'augmenter les zones piétonnes. Le trafic peut être acheminé autour, en évitant le centre et les zones piétonnes réservées au shopping ou à la détente. Il est conseillé de supprimer les espaces de stationnement aussi - il est possible de fournir des places de parking dédiées à proximité du centre ou des grands centres de transport, de manière à permettre à l'utilisateur de l'automobile de marcher, prendre le bus / train / tramway vers le centre.

Les villes optent souvent pour assurer des espaces publics attrayants à ses visiteurs et ses citoyens en établissant des rues piétonnes le long du littoral ou des grands boulevards du centre-ville, reliant ceux-ci aux parcs ou aux places publics populaires. Cela devient souvent les espaces publics privilégiés, où les gens peuvent voir et être vus. Le chapitre sur les espaces publics étudie plus en détail ce concept.

Une façon de réduire le trafic global en centre-ville est de mettre en place un « péage anti- congestion » comme c'est actuellement le cas à Londres et à Stockholm. Dans ces deux villes, les voitures qui entrent dans les zones centrales doivent payer une redevance. Cela a pour effet de réduire le volume de la circulation, et réduire la pollution et les émissions de CO₂ tout en apportant un revenu supplémentaire à la ville.

Il existe de nombreux outils techniques mis à la disposition de la municipalité. Celle-ci peut installer des interdictions partielles de circulation, fermer certaines rues à certains moments, et réglementer la conduite

sur la base des plaques d'immatrication ou sur la gestion du stationnement. Dans ce dernier cas, les outils communs sont la réduction ou l'augmentation du prix de stationnement - ce dernier étant considéré comme un outil économique.



Une piste cyclable verte à Budapest

La modération du trafic peut également ralentir la circulation. Les villes progressistes installeront une limite de vitesse de 30 km/h dans toutes les zones résidentielles - c'est le cas des villes comme Vienne ou Graz, en Autriche. Outre les limites de vitesse indiquées sur les panneaux de signalisation il y a aussi des objets (comme les arbres et les fleurs) installés sur la route ou les alternances dans la conception de la route, tous destinés au ralentissement du trafic. Une méthode efficace est le rétrécissement de la rue à certains endroits (appelé goulot

THÉMATIQUES

d'étranglement) qui oblige le trafic passant à ralentir.

Il n'y a pratiquement pas de limites à l'imagination et à la créativité pour modérer la circulation. C'est quelque chose qui a souvent besoin d'une planification minutieuse, une supervision et un financement des municipalités, mais c'est aussi quelque chose qui peut être fait de diverses façons créatives par les citoyens et les groupes d'intérêt.

Quelques idées de modération de la circulation :

- péage anti-congestion (à l'entrée du centre-ville).
- fermeture partielle des rues.
- piétonisation du centre-ville ou des rues principales.
- réglementation de la conduite basée sur les plaques impaires / paires.

- Fermeture des rues au trafic routier les soirs / les week-ends.
- coût élevé de stationnement public.
- conception de la rue de façon à ralentir la circulation en y ajoutant des obstacles.
- limitation de vitesse dans les grands quartiers.
- Installation de pistes cyclables de qualité et d'amples trottoirs.
- prévenir « la circulation de transit » pour la majorité des rues.
- installer de nouveaux parcs, arbres et plantes.
- apporter de la créativité dans les rues : inclure l'art de rue, des banderoles festives, des foires et des festivals.
- supprimer la conduite des automobiles et le stationnement dans toute la ville (ou dans une grande zone du centre-ville), sauf pour les véhicules d'urgence.

L'évaporation de la circulation

Nous avons appris précédemment avec le terme de « déplacement induit » que la méthode de l'ancienne école avait pour but d'accroître la capacité du réseau routier. Heureusement, il y a

quelques preuves qui montrent qu'à présent ce n'est plus nécessaire, et qu'en fait c'est une action allant dans le sens opposé qui est requise.

Le fait de la mobilité induite, à savoir que l'existence même d'une nouvelle route est un stimulus de croissance du trafic, s'est vérifié dans les exemples de l'autoroute M25 autour de Londres, où des agrandissements successifs ont toujours apporté plus de circulation. Les planificateurs ont lentement commencé à se rendre compte que même si la construction de nouvelles routes génère du trafic, le fait de limiter l'accès aux routes diminue réellement la circulation.

Ce résultat tient au fait que lorsque les conducteurs font soudainement face à un nouveau scénario, ils doivent faire un choix face à un changement de situation (l'ancienne route d'accès est fermée...) un passage à un autre mode de transport peut se produire (aujourd'hui le bus / tramway offre un accès plus rapide). Si les transports en commun ou le vélo deviennent plus faciles que l'accès en voiture dans une région avec de nouvelles restrictions, la même personne qui, avant cherchait tout naturellement les clés de sa voiture, va maintenant y réfléchir à deux fois. Le conducteur pourrait avoir une autre

réponse qui consiste à reconSIDérer le voyage.

Examions le cas des propriétaires de magasins, qui sont souvent les premiers à protester contre la fermeture d'une route à proximité de leur boutique, de peur de perdre leur clientèle. Une fois la rue où leur boutique est située, convertie en une zone piétonne, les clients de la boutique se font plus nombreux et bientôt d'autres propriétaires de magasins demanderont que leur rue soit rendue piétonne.

Pour plus d'informations avec de nombreuses études de cas, référez-vous à l'excellente publication disponible gratuitement et intitulée « Reconquérir les rues de la ville pour les gens - Chaos ou qualité de vie » voire les liens donnés sur ce chapitre en fin d'ouvrage.

Priver un usager de la route de sa capacité à se mouvoir (sa voiture privée) est la décision la plus courageuse qu'une autorité puisse prendre. La logique suggère que si un réseau est déjà congestionné, la suppression de la capacité ne peut qu'aggraver la situation. Les préoccupations du public

THÉMATIQUES

se concentrent généralement sur les prévisions du chaos de la circulation et les impacts économiques défavorables. En face d'une telle réaction, les autorités de planification et les hommes politiques peuvent perdre courage et abandonner des propositions visant à réallouer l'espace routier. Dans de telles

circonstances, de nouvelles idées, comme le concept de « l'évaporation de la circulation » peuvent apporter un soutien précieux à la faisabilité technique des solutions créatives en matière de gestion du trafic.

- Citation issue de « Reconquérir les rues de la ville pour les gens »

Le transport intégré

L'une des conditions les plus fondamentales pour un développement urbain durable est la mise à disposition d'un transport public de qualité.

En considérant les transports publics, la première chose qui doit être établie, c'est un plan intégré pour le transport public avec une vision globale rassurant les citoyens sur un moyen de transport facile et sans risque dans leur ville - que le trajet ait lieu dans le cadre du travail, des courses, du divertissement ou du tourisme.

Afin de réaliser ce plan intégré de transport public le terme intermodalité offre une piste de réflexion.

Intermodalité, par définition, signifie que les différents modes de transport peuvent être combinés les uns

avec les autres pour former un voyage complet composé de plusieurs segments. Par exemple, à partir de votre maison, vous pouvez vous déplacer à vélo jusqu'à la gare puis verrouiller votre vélo et ensuite prendre un train pour votre destination finale. Tous les divers modes de transport peuvent être combinés, y compris le train, le bus, le métro, le vélo, la marche et même la planche à roulettes. En combinant tous les liens et les possibilités effectives de transfert entre ces modes, la fonctionnalité globale et l'attractivité du réseau de transport augmentent considérablement.

Il est donc important que les différents modes de transport se complètent en commun, mais n'entrent

pas en concurrence les uns avec les autres. Par exemple, si vous avez une ligne de train qui est parallèle à une ligne de bus, vous offrez un meilleur service si vous présenter les deux transports comme complémentaires : par exemple le train pour se rendre rapidement du point A au point B et le bus comme un moyen de rejoindre le train depuis des espaces plus éloignés et / ou non desservis par les trains.

Les lignes de bus locales peuvent agir comme des routes connectant au service de trains longue-distance. Le service de bus est spécialement conçu dans ce cas pour servir un train ou un autre maillon important du transport. Surtout, quand une gare est située en dehors d'un espace construit, il est important de fournir un service de bus du centre-ville à la gare.

Du coup l'intermodalité implique un système de transports où les utilisateurs sont capables de basculer entre les différents moyens de transport pour obtenir la meilleure solution pour leurs déplacements.

Si le confort du passager et la facilité d'utilisation du système sont assurés,

cela va générer un plus grand nombre d'utilisateurs (satisfaits) et fournir les revenus nécessaires pour faire fonctionner le système.

Ainsi, pour mieux concevoir un système de transport intermodal efficace et utile, il est important de faire attention aux facteurs suivants :

- Fréquence du service : s'assurer que quartiers peuplés sont suffisamment desservis par les arrivées et les départs fréquents.
- Connexion facilités : rendre simple et facile la connexion entre deux moyens de transport.
- Les gares et les arrêts doivent être proches les uns des autres, avec des distances minimales requises et les panneaux directeurs présents.
- Accessibilité : les entrées des stations devraient être clairement visibles et facilement accessibles à partir de différents angles. Les piétons doivent être protégés et trouver facile l'entrée. Les personnes handicapées doivent avoir un accès facilité aux stations.
- Titres et tarifs : les billets et les abonnements doivent être facilement accessibles et l'ensemble du système de

THÉMATIQUES

forfaits doit être valable pour diverses périodes de temps (quotidienne, hebdomadaire, mensuelle, etc.). La tarification doit être abordable pour l'ensemble de la population. Des cartes à puce peuvent également être introduites.

- Temps d'attente minimisés : ne pas faire les passagers attendre inutilement.

Vérifiez que les horaires, les transferts et mouvements de la flotte en temps réel sont optimisés et affinés pour une meilleure performance. Tenir au courant les usagers du temps d'attente.

- Accès à vélo : inclure un espace pour le stationnement des vélos (à la fois long

terme et court terme) à chaque « nœud » de transport. Les stations peuvent inclure un parking surveillé. Offrir des équipements de stationnement de qualité pour les bicyclettes. Les trains doivent être équipés d'un espace pour transporter des vélos, une pratique introduite dans la plupart des réseaux ferroviaires européens.

Si tous les efforts sont faits pour fournir un système efficace et convivial aux usagers des transports en commun et alternatifs, alors la nécessité de l'usage de voitures privées est réduite et la ville devient plus propre et plus sûre, ses rues moins encombrées.

Gestion de la mobilité

La gestion de la mobilité est une approche et aussi une science, qui est chargée de réglementer la mobilité dans une ville, dans le but de fournir aux voyageurs les moyens les plus efficaces de se déplacer.

Elle régule et réduit à la fois l'utilisation de la voiture et elle permet de s'assurer que des alternatives suffisantes, efficaces et diversifiées sont disponibles pour les voyageurs, et qu'en

outre ils travaillent ensemble dans un système unifié. Il y a beaucoup de stratégies disponibles allant de l'amélioration de la diversité de transport, des incitations encourageantes pour les utilisateurs à modifier leur mode choisi, en passant par la fréquence, le parcours ou le calendrier de voyage, et enfin un aménagement du territoire et urbain efficaces.

Envisager, puis élaborer un concept de mobilité durable dans une région donnée signifie adopter une approche globale de l'ensemble des questions présentées dans une communauté autour des questions de circulation et de qualité de vie.

Si les dirigeants municipaux, les gestionnaires de transport et les autres personnes impliquées dans la vie et le développement d'une ville sont capables d'apprécier la façon avec laquelle les différents éléments s'intègrent dans un ensemble global, et donc adoptent une approche unifiée pour traiter toutes les questions pertinentes, nous nous approchons d'une gestion intégrée de la mobilité.

Si la gestion de la mobilité est menée de manière à fournir le bien-être à tous ses citoyens, en vue de maintenir une ville aussi agréable, calme, facilement navigable et amusante à vivre, alors les valeurs de mobilité durable ont été mises en œuvre, et la ville a toutes les chances de prospérer.

Pour illustrer l'utilité de la gestion de la mobilité intelligente, prenons l'exemple suivant : améliorer le service

de transport public (par l'installation d'une ligne de tramway sur une voie occupée ou la modernisation d'une flotte de bus par exemple) pourrait réduire les déplacements en automobile de 10%. D'autre part la mise en œuvre d'un outil de ralentissement de la circulation pourrait également réduire les déplacements en automobile de 10%. Et si l'on met en œuvre une stratégie où ces deux méthodes sont appliquées simultanément, elle peut même aboutir à une réduction totale des déplacements en automobile de 30%, une combinaison d'incitations positives et négatives multiplie l'effet global.

Ainsi, l'ensemble des avantages de gestion de la mobilité dépassent les solutions individuelles qui ne répondent seulement qu'à quelques problèmes. Mais comment développer une telle stratégie ?

Les administrations municipales feraient bien de préparer un plan de mobilité urbaine. Dans le cas où la pérennité du système revêt une priorité importante, nous pouvons appeler cela un plan de mobilité urbaine durable

THÉMATIQUES

(Sustainable Urban Mobility Plan SUMP en anglais).

Typiquement, un tel plan peut être préparé en parallèle avec une étude minutieuse de la situation actuelle et des besoins ainsi que par des consultations avec les principales parties prenantes : représentants du gouvernement de la ville, d'ONG et d'associations, chefs d'entreprises, les transports et les spécialistes de la planification et aussi les citoyens intéressés.

L'importance d'impliquer ce dernier groupe de personnes mérite d'être soulignée : la consultation des citoyens et des résidents des villes est souvent fructueuse. C'est au détriment des villes que les décideurs négligent de consulter leurs citoyens avant d'aller de l'avant dans un projet. Non seulement les citoyens connaissent mieux leurs besoins réels mais ils sont à l'écoute et ont un rôle actif dans le développement de leur ville contribuant à une meilleure qualité de vie et une citoyenneté plus satisfaisante. Préparer des forums ouverts de consultation publique est une des façons de consulter la population locale.

Alors que la gestion de la mobilité se donne pour tâche de fournir une gestion efficiente et durable de la mobilité urbaine, un examen plus approfondi doit être mené : il ne faut pas oublier de concevoir l'espace urbain sur le principe de courtes distances. Si la plupart des attractions importantes, entreprises, bureaux et autres lieux importants sont tous situés à proximité les uns des autres, cela réduit la nécessité pour les citoyens de se déplacer sur de longues distances. L'inverse est donc vrai : si possible, éviter les grands projets de construction ou d'étalement urbain loin du centre de la ville, ce qui nécessitera l'utilisation de l'automobile lourd. Lorsque cela est inévitable, fournir des transports de qualité, tels que les trains, les tramways ou les trains de banlieue.

Pour le financement de projets d'infrastructure et de pilotage des options de transport durables dans les villes, il faut garder à l'esprit que l'argent suit généralement des priorités stratégiques. L'excuse « nous voulons mettre en place un meilleur système mais nous n'avons pas les fonds », est une mauvaise

excuse. Si la ville est déterminée à développer un réseau de transport durable, les fonds peuvent être trouvés, soit par le biais de fonds nationaux d'infrastructure, par les partenariats publics-privés ou par un financement international (banques de développement, etc), une ville déterminée trouve toujours les moyens de réaliser ses ambitions.

Il convient également de garder à l'esprit que l'argent judicieusement investi aujourd'hui dans la technologie et les infrastructures appropriées seront rentable demain. Une ville avec une meilleure infrastructure, de meilleurs transports et une meilleure qualité de

vie sera également mieux adaptée pour attirer entreprises, touristes, individus créatifs, professionnels et établissements d'enseignement supérieur. Les objectifs à long terme devraient toujours être conservés en priorité par rapport aux projets à court terme.

Si les habitants des villes ou les décideurs oublient souvent l'importance fondamentale des solutions de mobilité durable de qualité, c'est au détriment du développement sain de nos cités et de nos quartiers. Avec de bonnes décisions et une politique saine en place, on peut obtenir une situation gagnante pour tous.

Des exemples à suivre

Groningen, Pays-Bas

À Groningen, septième plus grande ville des Pays-Bas, le principal mode de transport est le vélo. Dans le passé, un fort encombrement du trafic a conduit les urbanistes à déterrasser les autoroutes du centre-ville. A la place, ils ont installé un centre-ville sans voiture. Maintenant, Groningen (population de

180 000 habitants), voit 50% des déplacements dans la ville se réaliser en vélo. Selon M. Van Werven, urbaniste : « ce n'est pas un programme environnemental, il s'agit d'un programme économique. Nous stimulons les emplois et les affaires. Il a été prouvé que la planification de la bicyclette coûte moins cher que la planification de la voiture... Nous ne faisons pas du vélo

THÉMATIQUES

parce que nous sommes pauvres - les gens ici sont plus riches qu'en Angleterre. On roule en vélo parce que c'est amusant, c'est plus rapide, et c'est pratique. »

Curitiba, Brésil

C'est le berceau du système d'autobus express (BRT), cette ville d'1 million 760 000 habitants est considérée comme un espace très durable à maints égards. Son maire visionnaire, Jaime Lerner, en porte la paternité. Elle comporte une zone piétonne étendue, y compris les 49 blocs du centre-ville.

Venise, Italie

La vitrine des villes sans voiture. Cette belle ville historique sans voiture illustre le fort potentiel touristique que les villes piétonnes et les espaces publics attrayants peuvent offrir.

Cracovie, Pologne

Une ville historique dans le sud de la Pologne qui dispose d'un centre piétonnier très animé, faisant également parti du potentiel touristique des espaces de la ville sans voitures. En 2008, elle est devenu l'une des

premières villes d'Europe de l'Est à introduire un système de vélo et cette ville a également construit un pont piéton / cycle.

Bogotá, Colombie

Pour une grande capitale en voie de développement, Bogotá peut être fière des réalisations obtenues : un système de d'autobus express de renommée mondiale, un vaste réseau de pistes cyclables et des évènements sans voitures célébrés tous les dimanches. Vous pourrez en savoir davantage à propos de Bogotá en vous référant à la section « essais ».

Freiburg, Allemagne

Le quartier Vauban à Fribourg est un des plus vastes projets de zone sans voiture, illustrant à la fois une forte demande ainsi qu'un potentiel pour les zones résidentielles sans voiture. La ville de Fribourg se voit aussi comme une championne de la mobilité durable et l'urbanisme moderne.

Séoul, Corée du Sud

Une autoroute à six voies a été convertie en espace public, avec une

rivière récupérée et des sentiers piédestres qui offrent désormais un lieu de qualité dans le centre-ville de la capitale coréenne.

Copenhague, Danemark

Il s'agit d'une autre ville européenne du vélo, très conviviale, avec un vaste réseau de pistes cyclables, plus de 35% des résidants se rendent au travail en vélo. Copenhague est aussi une ville pionnière dans le système de location vélo qui s'est maintenant répandu à de nombreuses villes partout dans le monde.

Londres, Angleterre

Un péage urbain a été instauré dans les zones centrales de Londres, taxant

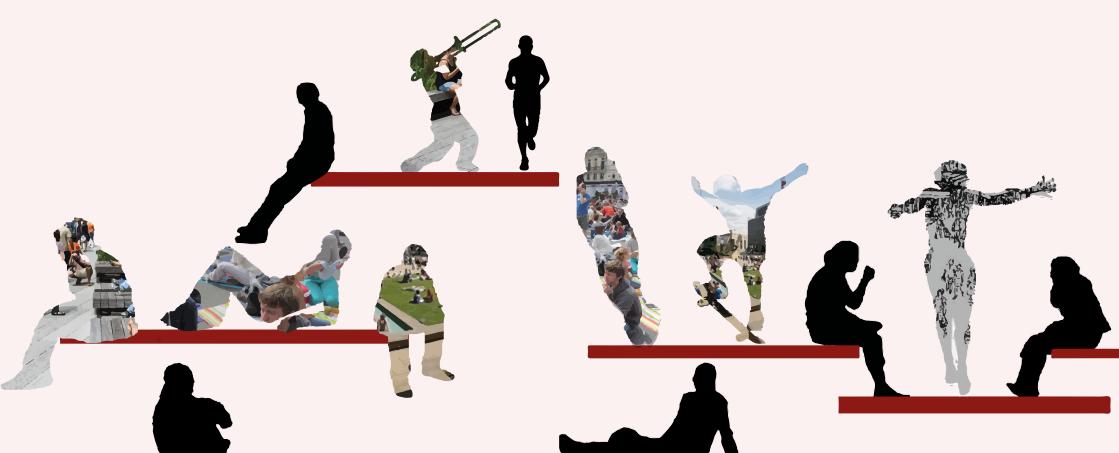
les voitures entrant dans certains points. Cela s'est avéré être un grand succès, avec un volume de circulation en baisse de 18% et un encombrement réduit de 30%. A cette époque, 59 nouvelles voies réservées aux bus et 201 signaux de priorité aux autobus ont été introduits.

Chicago, Etats-Unis

Combiner le vélo avec les transports publics n'est pas à une option à sous-estimer. Une étude à Chicago dans les années 1980 a trouvé que l'augmentation de l'accès des vélos aux transports publics est le moyen le plus rentable de réduire les émissions automobiles et d'augmenter l'utilisation des transports en commun.



Critical Mass Sousse



ESPACE PUBLIC

Chapitre 5 : Espaces publics, magie du lieu

Des projets pour les espaces publics

Nous avons tous probablement déjà entendu nos grands-parents nous parler du passé de nos villes, des anciennes infrastructures et des traditions d'autrefois. Les villes dans lesquelles nous vivons aujourd'hui ne sont plus ce qu'elles étaient avant. De même les quartiers de demain seront aussi radicalement différents de ceux que nous connaissons aujourd'hui. Sous l'effet des évolutions démographiques, du changement climatique, de la

raréfaction des ressources naturelles, de la transformation des modes de vie et des pratiques sociales, nos villes vont devoir s'adapter et se réinventer. Pour relever ce défi, la mobilisation de tous les acteurs, élus, citoyens, décideurs publics et privés, architectes, urbanistes, chercheurs et experts, jeunes et moins jeunes citoyens est indispensable pour créer les villes dans lesquelles nous souhaitons vivre et plusieurs critères doivent être assurés.

Qu'est-ce qu'un espace public ?

L'espace public représente au sein des sociétés humaines, en particulier

urbaines, l'ensemble des espaces de passage et de rassemblement des

hommes qui est à l'usage de tous, soit parce que l'espace n'appartient à personne, soit parce qu'il relève du domaine public ou, exceptionnellement, du domaine privé. L'espace public renvoie à un idéal non restreint de discussion rationnelle des affaires publiques. La

discussion est alors vue comme devant être ouverte à tous. C'est un lieu à responsabilité commune et c'est un endroit de convivialité. Un espace public peut être un parc, une allée commerçante, une rue, la plage, des jeux publics, des bancs publics, etc.

Importance des espaces publics

Places, jardins, gares, centres commerciaux, rues, parcs... l'espace public révèle l'histoire, la mémoire collective d'une ville. C'est aussi l'expression de sa complexité. Il traduit la diversité de ses citoyens, permet la mixité sociale et participe à l'attractivité économique et touristique du pays.

« *Quand nous construirons la ville de l'avenir, il faudra commencer par les espaces publics.* » - Cynthia Nikitin

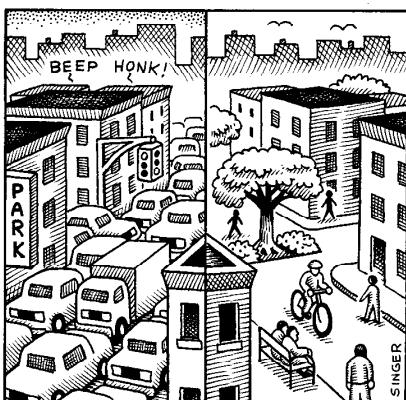
Les espaces publics constituent la face concrète des multiples processus qui contribuent à la production, reproduction et diffusion des images qui donnent sens à la ville. C'est pour cela qu'il s'avère très important de prendre

SANS ISSUE

© Andy Singer

Nous avons contenter les non-fumeurs, contentons les non automobilistes, divisons nos villes en deux parties :

AVEC et SANS VOITURE.



soin des espaces publics déjà existants et d'essayer de créer d'autres, nouveaux qui satisferont aux attentes et aux besoins des habitants afin de créer une ville qui nous rassemble et nous ressemble.

Cette conviction doit être partagée par tous : plus que l'avenir esthétique de la ville, c'est le futur économique et

THÉMATIQUES

social de cette dernière qui se joue dans la place qu'elle fera aux espaces publics. Les quartiers sont en quelques sortes en compétition en permanence. En effet, plus ils sont beaux, bien organisés et procurant un bon confort de vie aux

habitants, plus il y aura de mouvement, plus de visiteurs arriveront, plus des citoyens s'y installeront et plus de taxes et d'argent seront collectés. Il est donc important de penser les critères d'un bon espace public.

Les critères d'un bon espace public

Un bon espace public doit avoir des usages et des activités. Il doit être **vivant**, proposer des services utiles à la population et représenter un intérêt pour le public. Il doit être **accessible** et assure une liaison entre les citoyens et les visiteurs. On doit alors promouvoir une circulation libre dans un espace donné, pour pouvoir y entrer, y évoluer et en sortir facilement. C'est pourquoi les infrastructures et les **transports jouent un rôle clef**: ces lieux ont besoin de connexions et doivent pouvoir resserrer le lien social.

Il est aussi important de **constituer des lieux de sociabilité** accueillants, adaptés aux besoins du quartier et qui facilitent le dialogue et les mixités générationnelles et sociales. Enfin, il faut aussi penser à **développer les notions de confort et de plaisir** : créer

des espaces agréables, où l'on peut s'asseoir, déambuler librement, profiter d'un peu de verdure, d'un peu d'ombre, et ce, en toute **sécurité**.

Un besoin fondamental des citoyens et de la ville, c'est d'avoir **des trottoirs adéquats et sans entrave** pour que les piétons puissent y circuler. C'est donc une priorité. Les gens ont besoin de trottoirs protégés des voitures, des bus et des motos. Une maman en a besoin pour pouvoir sortir son bébé en poussette sans avoir un accident. On pourrait peut-être mettre des séparateurs clairs entre route et trottoirs pour s'assurer de la sécurité des personnes. Il est bien d'avoir des lieux non accessibles aux voitures pour s'y promener librement. D'une part les voitures créent des nuisances en termes de pollution, d'environnement et de santé

et d'autre part et les véhicules motorisés sont de grands consommateurs d'espace compte tenu de leurs tailles. Quand ils ne sont pas utilisés, ils ont besoin d'un espace pour être garées. Ce qui enlève une grande partie de l'espace aux piétons. Dans certaines villes, les voyageurs à pied sont quotidiennement confrontés à des véhicules garés sur leur trottoir.

A Berlin, par exemple, on utilise souvent les transports publics ainsi que les vélos et on a un nombre très élevé d'espaces verts. Seulement 40% de la surface disponible est occupée par les automobiles. Dans d'autres villes, ce pourcentage est beaucoup plus élevé. Il en résulte un nombre réduit d'endroits calmes et propres, une route encombrée et dangereuse, ce qui conduit à moins de visiteurs, moins de dynamisme et une perte pour l'économie. Il n'est pas étonnant que de nombreuses villes ont

choisi que leurs centres soient des espaces sans voitures et qu'ils y installent les éléments les plus intéressants et stimulants de la société, comme les sculptures, les affiches culturelles, les centres commerciaux, etc.

Il est évident qu'il existe bien des avantages pour la santé à choisir des méthodes actives pour se déplacer, comme les bicyclettes et la marche. La recherche a montré que les modes de vie sédentaires vont nécessairement apporter de nombreuses complications de santé, tandis qu'utiliser le vélo sur une base régulière, par exemple, entraîne une réduction de 40 % du risque de maladie par rapport aux modes de vie sédentaires. En général, tout souligne le fait que plus les types de transports actifs sont appréciés et promus, plus les citoyens sont en meilleure santé.

La place des élus et des citoyens

Parce que la question des espaces publics soulève une réalité complexe dont les contours évoluent rapidement, recueillir le point de vue des usagers sur

leur perception des espaces publics et leurs attentes permet d'ancrer les débats dans une réalité concrète : celle des usagers dans la ville de demain. Tous les

THÉMATIQUES

gouvernements et les autorités locales sont invités à faciliter l'usage des espaces publics tels que les rues, parcs et marchés, de manière à favoriser la convergence sociale, culturelle et environnementale pour que tous les citoyens aient accès aux espaces publics dans un paysage socialement juste et dans des conditions environnementales résilientes. Pour créer la ville désirée, la mobilisation de tous les acteurs, élus, citoyens, décideurs publics et privés, architectes, urbanistes, associations, jeunes, média chercheurs et experts est indispensable.

Si une tendance semble se dégager depuis plusieurs années, à savoir la participation de plus en plus active du citoyen et le rôle grandissant de la concertation dès l'amont des projets, les

élus tiennent à rappeler l'importance de leur rôle. Des projets emblématiques d'une ville à ceux qui n'ont pas bénéficié d'appui solide, les élus mettent l'accent sur leur rôle moteur : décision, impulsion pour réaliser et rénover des espaces au service du public.

Il est important que les municipalités lancent un appel aux jeunes pour penser leurs régions, avoir des idées créatives de changement, les sensibiliser de leurs rôles et de leurs responsabilités dans la création d'une ville leur ressemblant et de les pousser à participer à la mise en place de projets proposés tout en les encadrant. Les jeunes sont une ressource extrêmement importante dont il faut en profiter pour le bien de tous.

Rôle des artistes

Alors que l'art a longtemps fait figure de simple « animateur » de l'espace public, de nombreux artistes, en lien avec des urbanistes et des architectes, cherchent à en déployer toutes les potentialités dans le cadre de la fabrique concrète de la ville. Souvent

liées à des opérations de requalification urbaine, ces démarches convoquent une multiplicité d'acteurs et interrogent par-là les possibles dialogues entre acteurs culturels et de l'aménagement.

Quelle place trouve l'art dans ce dialogue ? Quelles sont les attentes à

son égard ? Quelles formes concrètes prend ce travail interdisciplinaire ? Quel

est le visage de l'urbain issu de ces expériences ?

Comment rendre un espace public vivant ?

La ville est par essence inconstante. Sans cesse elle croît, mute, socialement, politiquement, concrètement. Actrices de ces transformations, des formes de création artistique se déploient dans ses rues. Progénitures du rapport entre un artiste et sa ville, les arts urbains habitent, vivent, éprouvent et dialoguent avec l'espace public selon des modalités de plus en plus diverses. «Light painting», «graffiti sonore», «laser tag», «peintures» et «sculptures» : des performances urbaines aux formes inédites viennent bouleverser et remettre selon d'autres règles les codes des arts urbains.

Hors des espaces dédiés aux spectacles comme le théâtre, l'opéra ou les centres culturels qui requièrent une convocation vers un public qui ne s'y rendra que s'il en a les moyens culturels et/ou économiques, il est toujours possible d'intervenir artistiquement dans la vie quotidienne et dans les rues. Il ne s'agit jamais de «faire du spectacle

de rue» mais plutôt de chercher dans l'espace public la matière même des créations autant que leur lieu de réalisation.

À la fin des années 80, la création de spectacles vivants dans l'espace public (*in situ*) s'est développée dans en France plus que dans aucun autre pays. Le phénomène s'est ensuite étendu à toute l'Europe, ainsi qu'à quelques territoires plus éloignés, notamment le Canada, la Corée du Sud, le Japon, Singapour et l'Australie. Aujourd'hui, et quel qu'en soit l'appellation «Arts de la Rue», «Théâtre de rue», «Danse de rue», «Spectacle hors les murs», un nouveau secteur de la diffusion du spectacle vivant existe donnant une autre dimension aux espaces publics. A ce propos, Malte Martin, un graphiste et plasticien allemand qui explore tous les domaines de la création contemporaine et dont l'espace public, les publics, l'image, le signe, l'environnement

THÉMATIQUES

visuel, sensible, sonore sont au cœur de ses recherches, dit :

« Mon envie, c'est de recréer par ce théâtre visuel ouvert un espace public qui donne à voir et à lire autre chose que des signes administratifs et des messages commerciaux. Une tentative de reconquérir l'espace public comme un espace d'imagination appartenant à ceux qui y vivent. »

Les jeux en public sont aussi d'une extrême importance. Le jeu se déploie dans un espace qui en retour le conditionne en partie. Ceci est vrai pour tout jeu qui crée son espace spécifique comme les sports et les tournois, les jeux de réflexion, etc.

La magie et le charme des lieux

En mettant de côté un instant tous les détails particuliers qui s'additionnent pour faire une meilleure ville plus durable, nous ne devrions pas oublier qu'un de nos buts principaux est simplement d'être en mesure de connaître des endroits qui nous font nous sentir bien, les endroits qui sont beaux et cela peut nous fournir des moments mémorables. Il est vrai que

Les aires de jeux pour enfants permettent aussi aux enfants de circuler dans un espace qui implique une imaginaire social. L'espace public apparaît avant tout comme un espace de rencontre et de convivialité. Il n'est pas propriété de l'un des enfants ou de leurs parents, donc il permet la rencontre informelle, aléatoire. Il devient donc approprié par un groupe d'enfants qui s'y reconnaît. Il est aussi très important de penser à créer un endroit mixte et d'offrir aux parents la possibilité de faire des activités intéressantes quand ils accompagnent leurs enfants.

finalement chaque ville viendra à ses propres conclusions dans la manière d'aborder ses problèmes, chercher les solutions et encourager des développements positifs. Pourtant, souvent une évaluation plus abstraite ou une expérience subjective définit si nous sommes vraiment attirés à un endroit et si nous nous y sentons bien.

Ainsi, il va souvent au-delà du côté financier et des facteurs politiques et économiques, de fournir à un endroit la vitalité et le charme. Le sentiment magique offert par quelques formidables endroits ne peut pas être simplement créé selon un plan politique. Il faut une communauté et beaucoup de partage pour l'apprécier et estimer ses qualités durables. Il faut qu'on y ajoute de l'histoire et de l'héritage culturel, artistique et traditionnel. C'est l'ensemble d'une richesse créatrice et d'un sentiment de fierté locale et de satisfaction qui permet à un endroit de générer cette magie et apporter la joie aux rues et à ses visiteurs.

Chris Cunningham - un artiste britannique contemporain, a soutenu que c'est le « surplus altruiste » des villes qui rendent une ville plus magique qu'une autre. Par le « surplus altruiste », il est destiné que les gens exécutent des tâches qui profitent à d'autres sans recevoir un avantage à eux. C'est ce qui se passe quand une société prend ses propres éditions sociales et ses problèmes très sérieusement et essaie de non seulement d'influencer le développement local, mais d'être aussi physiquement impliquée. Cette société peut profiter d'un haut niveau de participation et de bonne volonté et d'offrir un sentiment d'appartenance aux usagers et aux participants.

Des enjeux multiples

L'infrastructure peut être considérée comme le socle de l'espace public. Garantissant l'attractivité, l'adaptabilité, l'évolution et l'éco-responsabilité, elle est au cœur de la problématique urbaine. Mais de bonnes infrastructures ne suffisent pas. La conception des projets en concertation avec les populations, leur gouvernance (publi-

que, privée, mixte) constituent des enjeux essentiels pour le développement des espaces publics et leur appropriation par les usagers. Des enjeux auxquels s'ajoute le financement, avec la mise en place de dispositifs, ouvrant de nouvelles modalités d'actions.

THÉMATIQUES

Certes, la mauvaise planification de l'infrastructure a causé de nombreux dégâts jusque-là. Par exemple, il faut penser à la nature climatique des espaces, à savoir des rues bien adaptées à évacuer l'eau s'il y pleut. En Tunisie, ceci n'est pas vérifié et on constate les nombreux problèmes que les Tunisiens rencontrent après des pluies quasi-intenses. Il est aussi important d'étudier les activités spécifiques de chaque

endroit et se poser la question des raisons pour lesquelles les gens fréquentent davantage cette place. Ce qui facilitera l'identification des besoins et adapter les aménagements en respectant la spécificité des endroits.

Ces enjeux ont guidé les contributions des experts : responsables d'associations, architectes et urbanistes, afin de formaliser des outils pertinents pour définir de bons espaces publics.

À qui revient la gestion des espaces publics ?

Les avis sont très partagés sur cette question entre ceux qui estiment que ces espaces doivent être placés sous la responsabilité exclusive de la municipalité, d'autres sont d'avis que c'est la coopération entre organismes publics et privés qui doit prévaloir et il y aussi ceux qui revendiquent une gestion par les habitants et les associations. Une grande majorité de jeunes se dit par ailleurs prêts à s'impliquer davantage dans la gestion ou tout au moins dans l'animation de ces espaces. Il n'est plus question de renvoyer la balle dans le camp de la puissance publique ou dans celui du privé mais de faire des espaces

publics un sujet d'appropriation des territoires.

Ce que nous devons aussi mentionner à ce propos, c'est l'importance de maintenir la qualité d'infrastructure déjà existante, comparée à l'engouement que génère les nouvelles infrastructures. Les villes sont souvent attirées à l'idée de créer de nouveaux projets et d'en découvrir les résultats mais elles oublient souvent l'importance de maintenir les espaces déjà existants, c'est une tâche certes moins stimulante mais indispensable au développement local. Ceci peut créer des offres d'emplois importants de maintenir ce

que nous avons déjà pour garder nos villes originales et comme « neuves ».

Existe-t-il un modèle de conception pour garantir la réussite d'un aménagement d'espace public ?

La prise en compte de l'avis des principaux intéressés, principalement les usagers, semble être une condition nécessaire pour concevoir un bon aménagement des espaces.

Cynthia Nikitin, vice-présidente de Projects for Public Spaces (PPS) réaffirme ce propos au sein de son association – Expliciter ce qu'est cet organisme en 1 phrase entre parenthèses) :

« Trop souvent, les élus identifient un problème et cherchent à le résoudre en faisant appel à des experts et des professionnels. Les habitants sont impliqués tardivement, voire pas du tout. Résultat : ils sont sur la défensive et vont tout faire pour « torpiller » le

Demandez aux usagers !

Une relation constante avec les usagers est très importante. La qualité des espaces publics est déterminante pour le développement local en termes d'attractivité économique et sociale. Le

projet, ou tout au moins lui mettre des bâtons dans les roues.

Nous avons choisi la méthodologie radicalement opposée, qui place l'usager au cœur du dispositif, dès la genèse du projet ».

Ceci est donc un appel aux autorités d'impliquer les usagers à la prise des décisions pour illustrer des démarches de démocratie participative et avoir des résultats meilleurs, satisfaisant tout le monde.



Zone piédestre à Kadiköy (Istanbul)

meilleur moyen de parvenir à cette qualité, c'est de travailler à partir des attentes des habitants. Cynthia Nikitin décrit le travail de diagnostic minutieux exercé à ce titre au niveau de son

THÉMATIQUES

association : commencer par écouter les habitants, leur poser des questions sur les espaces concernés, par observer qui y joue, qui y travaille, afin de comprendre les besoins et les aspirations de chacun. Les habitants connaissent mieux que

Espace public = espace vert !

Lorsqu'on demande, en question ouverte aux usagers, ce qu'est un espace public, la majorité répond spontanément : « les espaces verts ».

La « vague verte » comme les parcs et les jardins concentrent au mieux les symboles liés à un espace public qui sont la liberté d'accès, l'égalité, la mixité et la communication.

Il est indispensable ici de citer quelques exemples de travaux des associations et des organisations afin de participer à la création des espaces verts. «DEPAVE» est une association américaine basée à Portland, elle propose et réalise une idée très simple : «DEPAVE THE WORLD» («on enlève le bitume»). Autrement dit, l'arrachage effectif de l'asphalte non nécessaire dans les espaces urbains, une approche assez radicale dans le contexte américain où le plus souvent l'espace public se limite à

quiconque le quartier dans lequel ils évoluent au quotidien. Besoins, incohérences soulevées et suggestions d'améliorations : les usagers ont un avis sur le sujet. Pourquoi se passer de leur expertise ?

un ruban d'asphalte. Ceci a un double but : diminuer la pollution due à l'écoulement des eaux de pluie dans les rivières en permettant l'infiltration de l'eau dans le sol, mais aussi donner plus d'espace à la végétation. A ce titre, il est aussi important de parler de l'Association Française de développement des Vélo-routes et Voies Vertes. Leurs buts et de connaître, développer, promouvoir et animer le réseau des vélo-routes et voies vertes en France à la faveur de l'aménagement d'anciennes voies ferrées désaffectées, de chemins de halage ou de pistes forestières.

En second lieu, les usagers citent les lieux culturels et sportifs, les centres commerciaux et les zones piétonnes.

L'intégration de ces espaces dans la ville et les conditions d'accueil des usagers sont des sujets particulièrement sensibles.

Pour les espaces culturels et sportifs, l'attente principale est liée à la gratuité d'accès pour tous. Les points de vue spécifiques aux typologies d'espaces publics (jardins, musées, zones piétonnes...) divergent, mais ils convergent vers un même souci d'accessibilité pour le plus grand nombre. La tranquillité et la propreté sont aussi des attentes importantes pour l'ensemble des citoyens concernant les espaces autour desquels ils habitent et travaillent. Ce sont des critères qui rendent agréables l'espace à vivre. Pour ce qui concerne enfin les différents modes de transport,

et malgré l'augmentation récente des programmes destinés aux vélos comme l'association Vélo-routes citée auparavant, on n'accorde pas encore assez de place à ce mode de **transport propre**. Il y a des mouvements de «masse critique» («critical mass») en vélo dans le monde entier faisant régulièrement des tours à vélo pour appeler le monde à utiliser les bicyclettes et diminuer l'utilisation des voitures. Ce qui a de l'effet mais plus d'efforts doivent encore être fournis pour des résultats encore plus importants.

Par où commencer ?

La création d'espaces publics est à la fois un processus et une philosophie. Elle naît quand une communauté exprime ses besoins et ses désirs concernant les lieux. Le désir d'unir les gens, autour d'une nouvelle vision pour un lieu particulier, est souvent présent bien avant qu'aucun plan d'action ne soit clairement défini.

- Il faut toujours commencer par regarder, écouter et poser des questions aux personnes qui habitent ou

travaillent dans un espace donné, pour découvrir leurs besoins et leurs aspirations.

- Cette information est ensuite utilisée pour créer une vision commune.
- La vision peut évoluer rapidement en une stratégie de mise en œuvre, en commençant par des petites améliorations réalisables qui peuvent apporter immédiatement des avantages aux espaces publics et aux personnes qui les utilisent.

THÉMATIQUES

Une fois qu'on commence à parler du mot « projet » les gens se rendent compte à quel point leur vision collective peut être inspirante. Ce qui les motive et leur permet de regarder d'un autre œil les lieux et d'explorer le potentiel des centres-villes, des plages, des jardins, des quartiers, des rues, des marchés, des campus universitaires et des bâtiments publics. Quand vous vous concentrez sur une place, vous voyez tout différemment et vous faites tout autrement. Vous aurez une nouvelle vision des lieux que vous fréquentez tous les jours.

Il est important de garder en tête qu'il y'a toujours **une résistance au début**. Plusieurs personnes ainsi que les

autorités ont peur des changements. Il ne faut jamais baisser les bras et il faut penser à des moyens efficaces pour les convaincre de l'utilité de ce que vous voulez réaliser. Les investissements dans les espaces publics sont rentabilisés à long terme. L'amélioration de l'infrastructure appelle plus de citoyens à s'installer dans ces villes et donc plus de visiteurs et plus d'impôt payé. Les dépenses seront largement amorties par les résultats en matière de tourisme, d'implantation d'entreprises locales, plus de mouvements dynamiques, etc.

Dans la suite de ce chapitre, on citera quelques exemples d'espaces publics particulièrement réussis.

Exemples d'espaces publics réussis

Promenade guidée dans une ville d'art de la sculpture : Mankato, Minnesota

Ce projet tend à animer le centre-ville, à attirer les touristes et les visiteurs dans les centres commerciaux et les restaurants. Il a été lancé au printemps de 2011. Vingt-cinq sculptures réalisées par des artistes du monde entier ont été

disposées pendant une année entière sur les socles de la ville. Les visiteurs étaient invités à voter pour leurs œuvres favorites pendant toute l'année et la sculpture ayant le maximum des voix a été achetée et placée au centre de la ville. Ce type d'évènements est très important pour valoriser les arts, embellir la ville, promouvoir le tourisme

et participer au développement économique.

La fête de la musique

Le 21 juin de chaque année, la fête de la musique a lieu dans différents pays, principalement du soir au matin. Divers festivals de musique locaux participent à cette fête populaire. La Fête de la Musique a pour vocation de promouvoir la musique de deux façons. Sous le slogan « Faites de la musique ! », elle encourage les musiciens amateurs à se produire bénévolement dans les rues et espaces publics. Grâce à l'organisation de nombreux concerts gratuits, donnés par des amateurs mais aussi de professionnels, elle permet à un large public d'accéder à des musiques de toutes sortes et origines (musique classique, jazz, rock, world music, musique traditionnelle, etc.) et même celles chantées dans toutes les langues. De nombreux établissements sont autorisés à rester ouverts plus longtemps ce soir-là pour accueillir le public, et de nombreuses rues sont fermées à la circulation dans les grandes villes pour laisser la place aux scènes

organisées ou improvisées et aux spectateurs qui déambulent d'un spectacle à l'autre. Toutefois, ce n'est pas le cas partout où les scènes sont alors montées dans des espaces mieux délimités tels que des parcs et espaces sportifs, mais aussi des salles de spectacles avec des entrées exceptionnellement gratuites ce jour-là. À côté des spectacles gratuits et concerts amateurs de rue, des concerts payants peuvent aussi être organisés pour des artistes confirmés mais ne peuvent prétendre à l'appellation « Fête de la Musique. »

Les rues du dimanche

Ce sont des événements qui encouragent les loisirs, les activités communautaires et de partage de plaisir à San Francisco. Les «Rues du Dimanche» ferment les rues de la ville à la circulation automobile pendant plusieurs heures plusieurs dimanches pendant l'année, de sorte que les participants puissent profiter d'un vaste espace public temporaire, où ils peuvent faire de la vélo, marcher, courir, danser, faire du yoga ou toute autre activité physique intéressante. Des organismes de santé y

THÉMATIQUES

participent aussi et offrent des activités sanitaires gratuites et partagent des informations sur leurs services, au cours de l'événement. Plusieurs autres évènements partagent ce même esprit comme le mouvement de Ciclovía qui signifie en Espagnol « piste cyclable » et qui a du succès dans différents pays au monde essentiellement à Bogota., en Colombie.

Mount Auburn aux Etats Unis (Massachusetts)

Mount Auburn est le premier cimetière rural des Etats Unis. Il est devenu un endroit très agréable à fréquenter. Le lieu n'a pas seulement



Installation dans l'Espace public à Budapest

changé la façon dont les Américains pensent à la mort et aux pratiques funéraires, mais il a aussi attiré des touristes et lancé des activités dans ce parc public et a donc permis des rentrées d'argent. A l'automne, le

magnifique paysage du cimetière de Mount Auburn affiche une palette de couleurs à partir d'une variété d'arbres dont l'érable japonais, le chêne blanc, etc.

Un escalier d'Istanbul haut en couleurs

Les Stambouliotes viennent se prendre en photo devant l'un des nombreux escaliers qui dégringolent le long de la colline de Cihangir, près de la place Taksim. Ces escaliers publics en béton sont construits sur les pentes du quartier qui dévale vers le Bosphore. Les riverains les empruntent pour rejoindre la côte, les embarcadères et les stations de tramway. Un matin, ils ont découvert l'un d'entre eux, « la côte du marché du mardi » (sali pazariyokusu), entièrement repeint aux couleurs de l'arc-en-ciel. « Qui peut bien avoir peur des couleurs de l'arc-en-ciel ? Les dictateurs ». A Ankara ou à Diyarbakir, ainsi que dans d'autres quartiers d'Istanbul, des escaliers ont été colorés dans le même goût. Plusieurs actions semblables ont pris racine dans le monde entier, comme au Japon, en Italie, en Tunisie, etc.

Conclusion

Les espaces publics sont les chefs d'œuvres des citoyens, des artistes, des autorités et des associations. Ils sont la preuve concrète de la créativité d'une société, de son degré de maturité et de l'harmonie entre les différents corps qui la composent. Un espace public est un tissu homogène rassemblant toutes les catégories de la société dans le cadre de la convivialité. Il doit satisfaire aux différentes exigences des usagers, essentiellement la sécurité, la bonne infrastructure, l'accessibilité, la verdure, le dynamisme, la vitalité, etc. Certes, il n'est pas évident de transformer une ville en une seule fois par un coup de magie. Ceci réclame beaucoup de patience, d'effort et de travail continue. Il est préférable de commencer par de petites actions produisant des changements immédiats pour motiver tous les participants et il ne faut jamais oublier que les acteurs principaux des espaces publics sont les usagers que nous devons demander leurs avis avant toute initiative.

Et en guise de mot de la fin, voici une citation de Joel Crawford : «Beaucoup d'entre nous n'ont jamais connu un endroit magique et ils sont particulièrement à plaindre. La plupart de ces endroits sont magiques seulement pour un peu court laps de temps : ils exigent la conjonction juste de lumière ambiante et de temps qu'il fait. Vous pouvez le sentir quand il arrive. La création d'une telle magie est une des plus hautes réalisations de l'humanité. Les endroits magiques sont caractérisés par l'échelle humaine, des détails riches, un beau cadre, des sons harmonieux et des odeurs évocatrices. C'est au public sensible de leur donner vie : les gens s'impliquent dans la magie, en aidant à la maintenir. Nous devrions prendre la création de la magie comme une responsabilité civique partagée. Laisser un endroit magique pour les générations futures est admirable. Faire ainsi sans penser au profit est tout simplement noble. »



DECHETS

Chapitre 6 : Nos déchets valent de l'or

Le monde a connu une croissance économique spectaculaire ces dernières décennies. Grâce notamment aux progrès technique et transfert des technologies à travers les pays, l'économie mondiale a connu un saut sans précédent. Une telle croissance n'est pas sans coût, puisqu'on se rend compte au fil des années que notre écosystème en paie les frais. Hélas, notre planète souffrait depuis de longues années d'une exploitation abusive de ses ressources naturelles mais également des quantités énormes de déchets qui sont déversés dans la nature, ainsi que des gaz toxiques dégagées dans l'atmosphère.

D'où, le changement climatique qu'on connaît.

Certes, la prise de conscience du risque généré par la pollution sur l'environnement a toujours existé surtout dans les pays industrialisés. Néanmoins, le dilemme entre croissance économique et bien-être, est loin d'être résolu. Ces pays industrialisés qui ont parcouru bien du chemin sur la voie du retraitement des déchets ainsi que les recherches sur les énergies renouvelables, se trouvent tout de même impuissants. Notamment lorsqu'il s'agit de faire face à l'engouement pour une richesse nécessitant l'exploitation da-

vantage de sources d'énergie nocives pour l'environnement.

Dans les pays en voie de développement, la perception de la relation entre énergie, gestion des déchets et environnement se traduit autrement. Les difficultés que ces derniers rencontrent à se procurer des ressources naturelles les aident à dépasser le cap du traitement des déchets organiques et aller de l'avant en matière de récupération, recyclage et production d'énergie à partir des déchets eux-mêmes. Ce secteur est un créneau porteur pour les pays en voie de développement. Ces derniers peuvent joindre l'utile à l'agréable en réduisant leurs importations en matières énergétiques et s'offrir des débouchés prometteurs, à forte valeur ajoutée et génératrices d'emplois.

Toutefois, cela ne peut arriver sans la prise de conscience et l'implication

des citoyens en matière de protection de l'environnement. Dès lors, le rôle de la société civile dans la sensibilisation et la mobilisation de la population est incontournable.

Ce chapitre se veut un guide du citoyen activiste préoccupé par la problématique gestion des déchets et de ses retombées positives : amélioration de la qualité de vie, employabilité et croissance économique. Dans un premier temps nous reviendrons sur l'histoire des déchets, l'apparition du concept de gestion des déchets et son évolution. Puis nous nous concentrerons dans un deuxième temps sur les perspectives d'avenir que peut offrir le secteur en termes de création d'emploi et de croissance économique. Enfin, nous examinerons quelques exemples de bonnes politiques adoptées par certains pays et/ou communautés.

Aperçu historique :

Pendant des millénaires, la gestion des déchets ne posait pas de problème. Les détritus étaient majoritairement organiques, l'emballage n'existant pour ainsi dire pas et c'est la nature qui se

chargeait de les faire disparaître. Les ordures servaient de nourriture pour certains animaux et leur décomposition sur place servait à enrichir le sol. Mais l'augmentation des densités de popula-

THÉMATIQUES

tion et la constitution des villes sont venues déséquilibrer cette harmonie. Les habitants des villesjetaient leurs déchets, excréments, carcasses d'animaux... tout simplement à la rue ou dans le cours d'eau le plus proches.

Pour autant la question de la gestion des déchets urbains remonte à l'apparition des premières sociétés civiques remontantes à l'époque antique. La Rome antique réfléchissait déjà sur le phénomène. Ainsi, pendant le règne d'Auguste les autorités romaines ont instauré des puits où chacun des citoyens devait déverser ses immondices, installer des toilettes publiques et des fosses en dehors des grandes villes. Ces lieux spécifiquement réservés aux ordures n'étaient autres que les premières décharges publiques de l'histoire. Avec le développement du commerce au milieu du Moyen âge, les populations quittaient de plus en plus les campagnes pour les villes. Les villes ne respectaient plus les règles élémentaires d'hygiène : au lieu d'être déversés dans les puits installés en dessous des foyers, les ordures et les immondices se retrouvaient jetées dans la rue et dans

les cours d'eaux devenus de vrais égouts. Les conditions d'hygiène n'ont alors cessé de s'aggraver au fil des années jusqu'à la Renaissance. Malgré les tentatives des autorités de l'époque pour améliorer la situation, de nombreuses épidémies telles que la peste noire ont ravagés toute l'Europe faisant des millions de morts.

Toutefois, on a commencé partir du 17ème siècle les premières pratiques de valorisation des déchets puisque ces derniers ont commencé à profiter à plusieurs classes de la société. A l'époque, les agriculteurs venaient chercher les boues des villes et s'en servaient pour fertiliser leurs sols. Ainsi, récupération et recyclage ont pris de plus en plus d'importance à partir de la Renaissance pour donner naissance à un véritable corps de métier « spécialisé » : les chiffonniers. Ces derniers faisaient la tournée de la ville pour ramasser des objets possédant une certaine valeur : cheveux, morceaux de cuir ou de métal, vieux vêtements et tissus, débris de verre et os d'animaux. Les os se bouillaient pour obtenir de la graisse servant à fabriquer des chandelles et du beurre à

moindre coût. Les plus beaux morceaux d'os étaient alors transformés en boutons, manches de couteaux et brosses à dents. Les vieux chiffons étaient acheminés aux ateliers qui produisent du papier. Quant aux cheveux, ils sont utilisés dans la fabrication de postiches.

La fin du dix-neuvième siècle marque un tournant dans l'histoire des déchets des villes occidentales. Les découvertes de Louis Pasteur en 1870 sur le rôle des bactéries rendent les habitants des villes peu à peu, sensibles à l'importance d'une meilleure hygiène. Dès lors, les autorités locales commençaient à intervenir davantage dans la gestion des déchets. Ainsi, le 24 novembre 1883, le préfet de Paris,

Eugène Poubelle, a obligé tous les propriétaires d'immeubles à se procurer des récipients spéciaux munis d'un couvercle pour y déposer leurs ordures ménagères afin qu'elles ne soient plus éparpillées dans la rue avant d'être ramassées par les services de voirie. Il s'agit du premier essai de tri sélectif puisque les citadins doivent trier leurs ordures : les matières putrescibles, les papiers et les chiffons, la faïence, etc...

A partir des dernières décennies du 20ème, les pratiques en matière de gestion des déchets, se sont vues modifier en profondeur et tendre vers un même objectif : la valorisation des déchets par recyclage et compostage jusqu'à la valorisation énergétique.

Vers une gestion optimale des déchets :

A chaque type de déchet correspond un processus de gestion spécifique. Afin de bien diriger le déchet dans la bonne filière, un pré tri est nécessaire. Ce tri va permettre dans un premier temps de séparer les déchets recyclables des déchets non recyclables afin de choisir la méthode adéquate pour leur



THÉMATIQUES

valorisation. En se basant sur les critères de tri, préalablement définis, on peut se décider quant à la technique de traitement pour chaque type de déchets et au centre susceptible de les accueillir et de les traiter.

Les décharges :

Les décharges sont aussi appelées centre d'enfouissement technique (CET) ou centre de stockage pour déchets ultimes (CSDU). La mise en décharge consiste à l'enfouissement des déchets ultimes qui ne sont pas destinés à être recyclés. Cette méthode se présente comme une solution pratique et peu coûteuse. Mais elle est loin d'être performante étant donné les risques qu'elle fait encourir à l'environnement. Ces sites ne tiennent généralement pas compte du phénomène de dégradation continue des déchets enterrés qui risque de fuiter dans les sols et polluer la nappe phréatique.

L'incinération :

L'incinération est une technique consistant à détruire par le feu et à réduire en cendres les déchets. Ces derniers sont brûlés dans des fours à une

température allant de 700°C à 900° C. Les déchets qui peuvent subir ce type de traitement sont les déchets ménagers et les déchets industriels qui appartiennent aux déchets recyclables. Cette technique présente des avantages surtout en matière de la valorisation énergétique des déchets. A ce niveau l'incinération permet de récupérer l'énergie sous forme de vapeur susceptible d'être utilisée au niveau de l'alimentation des turbines à vapeur servant à produire de l'électricité. Toutefois, cette méthode est condamnée pour sa dangerosité étant donné la quantité importante de gaz toxiques, cancérigènes dégagés tout au long du processus d'incinération.

La méthanisation :

La méthanisation est un procédé proche du compostage qui permet le traitement des déchets organiques et des boues par fermentation en absence d'oxygène. Les déchets concernés par la méthanisation sont les déchets organiques ménagers, industriels et commerciaux appartenant aux déchets recyclables. En effet, tous les déchets bio-

dégradables et susceptibles d'être transformés en composte sont concernées par ce procédé.

La valorisation énergétique des déchets figure parmi les avantages essentiels de cette technique de traitement à travers laquelle on peut produire le biogaz, l'énergie renouvelable la plus répandue au monde. D'une autre part, la méthanisation aboutit à la production d'un digestat désodorisé et hygiénisé qui sert au comblement d'anciennes décharges, à la réhabilitation de sites pollués, sur des sols à usage non alimentaires tels que les espaces verts et les jardins. Néanmoins, ce processus exige des conditions physico-chimiques plutôt difficiles à respecter, à savoir pH et une température bien déterminée, ainsi que la présence d'un potentiel d'oxydo-réduction adéquat et la création d'un milieu nutritionnel particulier (macroéléments et oligo-éléments) pour les bactéries.

Le compostage : une solution pour la valorisation des déchets organiques :

Le compostage peut être défini comme un procédé biologique contrôlé

de conversion et de valorisation des matières organiques en un produit stabilisé, hygiénique, semblable à un terreau, riche en composés humiques. Ce type de procédé est fiable pour le traitement des déchets organique et biodégradables. Il sert à la réduction du volume de déchets organiques à traiter par la collectivité, à la production d'un humus de qualité nécessaire au bon développement des plantes, la fertilisation du sol et surtout à la protection de l'environnement. Néanmoins, le compostage exige des conditions plutôt strictes en termes de contrôle se manifestant essentiellement dans la nécessité du respect des trois règles du compostage : aérer, mélanger et humidifier.

Par ailleurs, deux phénomènes se succèdent dans un processus de compostage, le premier, amenant les résidus à l'état de compost frais, est une fermentation aérobie intense : il s'agit essentiellement de la décomposition de la matière organique fraîche à haute température sous l'action de bactéries. Le deuxième, par une fermentation moins soutenue, servant à transformer

THÉMATIQUES

le compost frais en un compost mûr, riche en humus qui a une agréable odeur de terre de forêt et une structure grumeleuse. Ce phénomène de maturation, qui se passe à température plus basse conduit à la biosynthèse de composés humiques par des champignons. Plusieurs méthodes de compostage sont possibles :

- Le compostage en tas : empilement des déchets organiques directement sur le sol afin de former un tas de longueur indéfinie et d'une hauteur variable qui dépend à la fois de la porosité à l'air du compost ainsi que de la fréquence et de la méthode d'aération choisie.
- Le compostage en bac : méthode de compostage la plus commune préconisée pour un grand jardin avec beaucoup de place. Pour activer la fermentation, il suffit de retourner le tas régulièrement.

Chacune a ses avantages et ses inconvénients et est plus ou moins adaptée à nos choix : place disponible, quantité de déchets à composter, proximité du voisinage, temps à consacrer à cette activité...etc. Dans tous les cas, il

faut choisir un emplacement à l'abri des vents froids et pas trop ensoleillé, couvrir votre composteur pour protéger vos déchets du dessèchement dû au vent et au soleil, du détrempage dû aux précipitations.

Réutilisation et recyclage : une seconde vie pour les déchets :

Le recyclage consiste à traiter des déchets afin de réintroduire dans un processus de production les composants réutilisables du déchet. L'exemple le plus connu de valorisation écologique est la fabrication de bouteilles neuves avec le verre des bouteilles usagées. Chaque type de déchet est destiné à un recyclage spécifique mais la chaîne du recyclage reste la même : la collecte, la transformation dans des usines spécialisées et la commercialisation des nouveaux matériaux ainsi créés.

Le processus de recyclage permet avant tout de réduire la quantité de déchets à faire disparaître par enfouissement ou incinération : le recyclage est donc un geste écologique important. Mais il ne permet pas encore de réduire significativement la quantité de déchets

produite par jour. Il permet surtout la protection des ressources naturelles : par exemple, le recyclage de l'acier permet d'économiser du minerai de fer.

Il existe trois familles de recyclage, établies selon la composition principale des produits, avec toutefois des spécificités au sein de chaque famille :

- les bouteilles et flacons plastiques, métaux et briques alimentaires : on recycle les bouteilles d'eau, les flacons de shampooing, les boîtes de conserve, les cannettes en aluminium, les aérosols, les briques de lait et de jus de fruits, ... mais généralement, on ne recycle pas les sacs plastiques, les pots de yaourt, les boîtes en plastique souple, les emballages très sales, ... ;
- les cartons, journaux et magazines : on recycle les suremballages des packs de yaourts, les boîtes de céréales, les enveloppes blanches, ... mais généralement on ne recycle pas les enveloppes kraft ou de couleur, les livres à couverture rigide, les papiers broyés, ... ;
- les verres : on recycle les bouteilles, les pots, les bocaux, ...

mais on ne recycle pas la vaisselle (même les verres), les ampoules, les vitres, ...

Par ailleurs, que lorsque nous désirons acquérir un objet, nous ne sommes pas obligés de l'acheter neuf. Il est peut-être plus judicieux de se le procurer auprès de quelqu'un qui aimeraient s'en défaire et ce à moindre coût, cela évitera qu'un objet de plus atterrisse dans la décharge.

Signalons aussi que la fiabilité des politiques de recyclage repose sur l'adhésion de toutes les parties prenantes de la société. Pour cette raison, on constate que la tendance chez les pays qui ont connu des succès dans ce domaine, tend vers l'implication de tous les acteurs de la société dans le processus de gestion des déchets. A ce niveau, on dit que la boîte à outils municipale renferme un éventail d'instruments efficaces : planification ; zonage ; contrôle de l'aménagement ; établissement d'aires protégées ; rajustement des impôts fonciers, des droits d'utilisation et des taxes à l'utilisation ; exemptions et assouplissements relatifs aux normes et aux règles ;

THÉMATIQUES

instruments financiers et politiques d'approvisionnement. De ce fait, les municipalités sont à la fois les locomotives de l'économie et l'endroit où se trouvent la plupart des solutions dans la quête d'une économie verte. D'un point de vue pratique, étant plus près des citoyens, les municipalités sont bien placées pour intégrer efficacement les politiques d'écologisation de l'économie dans un cadre concret qui en montre visiblement les avantages pour obtenir le soutien politique nécessaire aux changements en profondeur.

Présentes sur le terrain même où se jouent les grands enjeux environnementaux – notamment ceux liés aux transports, à l'étalement urbain et à la qualité du parc immobilier – les municipalités sont les mieux placées pour cerner ces enjeux et formuler des solutions. Les gouvernements municipaux sont donc moins entravés, en général, par le parti-pris politique et l'obstruction idéologique, à ce que les choses soient mieux faites et ils ont les compétences et il leur revient d'agir.

Quelques bonnes pratiques en matière de gestion des déchets :

L'Allemagne est le pays européen classé premier en matière de recyclage, avec une moyenne proche des 70% de la masse totale des déchets recyclés en 2007 contre environ 33% aux Etats-Unis. Il est clair que les Allemands accordent une attention particulière au recyclage et tandis que tout le pays a pris conscience de la stratégie de gestion des déchets, cela a facilité la coopération du gouvernement, de l'industrie et des citoyens. Mais si le système de gestion

de déchets allemand est si efficace, c'est parce que l'Allemagne a parvenu à créer une véritable chaîne de valeur autour des déchets, il s'agit d'un processus de traitement qui est loin d'être figé puisqu'il ne se déclenche pas à la fin du cycle de production. La prise de conscience des déchets commence plutôt en amont chez les fabricants tout au long du processus de fabrication. De ce fait, ces derniers exercent leurs métiers en tenant compte de trois

composantes principales à savoir la réduction, la valorisation des déchets et leur élimination écologique. Eviter les déchets est la première priorité, elle appelle donc les entreprises à concevoir leurs procédés de fabrication et d'emballage en éliminant au maximum le gaspillage de matière. Deuxièrement, les déchets qui ne peuvent être évités doivent être recyclés ou transformés en énergie. Enfin, les déchets qui ne peuvent pas être récupérés doivent être éliminés d'une manière qui soit respectueuse de l'environnement. Toute activité aboutissant à un déchet est régit en Allemagne par le principe « pollueur-Payeur ». Un concept dans lequel les entreprises privées sont responsables de l'élimination des déchets et du coût engendré par la pollution. En d'autres termes, ceux qui créent les déchets sont chargés de nettoyer les dégâts. C'est là, que réside la clé de succès du système de gestion des déchets allemand par rapport aux faiblesses d'autres systèmes notamment celui des Etats Unis basé sur le principe « consommateur-payeur ».

qui fait que la gestion des déchets est financée par les citoyens contribuables.

En matière de compostage des déchets organiques, on peut citer en exemple une autre communauté locale qui a su obtenir des résultats intéressants grâce à la mise en place, depuis 2003, du compostage domestique. A Chambéry Métropole en France, il ne suffisait pas de distribuer les composteurs aux particuliers sans les informer et les former, mais, de les inciter à composter de toutes les manières possibles. La collectivité a créé un réseau d'une vingtaine de guides composteurs, citoyens formés à la théorie et à la pratique du compostage, chargés d'aider les habitants de leur quartier et de les informer sur la pratique du compostage ainsi que de participer à des stands d'informations sur le sujet. Des réunions publiques d'information sont organisées pour faire connaître cette pratique. La collectivité invite également les habitants à mettre en œuvre le compostage collectif au pied d'immeuble en indiquant la démarche à suivre, notamment auprès du conseil syndical et de la copropriété.

THÉMATIQUES

Le compostage peut aussi être réalisé de manière collective, tant en milieu rural qu'en milieu urbain. C'est ainsi qu'à Saint-Philibert de Bouaine, Pays de la Loire, région Française, on a vu une plate-forme collective installée au cœur du village accueillant les habitants qui apportent leurs déchets organiques. Dès lors, un maître composteur rémunéré par la collectivité, contrôle les différentes étapes du processus de compostage. Une fois le compost récolté, il est tout de suite rediriger vers agriculteurs qui en font la demande pour fertiliser leurs terres ou à la collectivité pour l'entretien des espaces verts.

Mais les bonnes pratiques en matière de gestion des déchets, ne viennent pas que des pays développés. Puisque, une petite nation comme le Rwanda figure parmi les rares pays dans le monde, à l'instar de l'Etat de San Francisco aux Etats-Unis, qui sont parvenus à anéantir l'utilisation des sacs en plastique. Et ce grâce à une initiative gouvernementale qui a été suivie par l'ensemble des citoyens. Dès lors, on a

vu ce pays bénéficier, d'une meilleure qualité de vie lui permettant de se positionner sur un nouveau créneau économiquement porteur tel que le tourisme. De plus, on a vu plusieurs débouchés se mettre en place dans le secteur de la gestion des déchets.

Ainsi ce chapitre pratique se veut un manuel dédié à toute communauté locale désirant constituer un système de gestion des déchets performant. Il s'agit bien de s'inspirer des exemples donnés car tout modèle nécessite d'être adapté et accompagné par un effort considérable en matière de sensibilisation. La réussite de l'initiative repose sur l'adhésion de toutes les parties prenantes de la société, raison pour laquelle, elle doit être conçue en adéquation avec la culture de la société.





DEVELOPPEMENT LOCAL

Chapitre 7 : Vers un développement local vertueux

Développement Durable : Définition

C'est en réponse à l'insécurité face à l'avenir, que le concept de développement durable est apparu. C'est une notion récente qui désigne des actions visant à concilier trois mondes différents, celui de l'économie, celui de l'écologie et celui du social.

Le développement durable est capable de réconcilier les besoins des hommes et la préservation des équilibres écologiques, sociaux, économiques. Autrement dit, le développement durable s'attache à trouver un équilibre entre ces trois dimensions : le respect de l'en-

vironnement, l'équité sociale et la rentabilité économique.

« C'est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. »

Il comporte deux concepts essentiels :

- le concept de **besoins**, en particulier les besoins essentiels des personnes démunies qui devraient avoir priorité absolue.
- l'idée de **limites**, imposées par l'état de la technologie et l'organisation sociale,

THÉMATIQUES

à la capacité de l'environnement de répondre aux besoins présents et à venir.

Pour mettre en œuvre une nouvelle dynamique, le développement durable s'appuie sur un certain nombre de principes :

- La solidarité : entre les générations, les peuples, les territoires, les individus d'une même société.

- La participation et la bonne gouvernance : pour impliquer tous les acteurs dans des projets d'intérêt général afin d'assurer leur réussite, Développer des politiques partenariales.

- La précaution : en faisant preuve de prudence dans l'action, en privilégiant une démarche raisonnée ou encore en recherchant des solutions alternatives.

La partie financière du développement durable se caractérise par ce que l'on appelle coût global. En effet, ce dernier vise à estimer l'impact dans le temps de tout investissement, ceci afin de pouvoir comparer des solutions sans avoir pour seul critère leurs investissements.

L'émergence du développement durable et de l'investissement socialement responsable traduit une évolution

profonde des mentalités et l'entreprise durable accroît son attractivité, sa performance et sa pérennité. Ainsi, les avantages sont multiples et compensent souvent les investissements consentis pour mettre en œuvre le développement durable à moyen et/ou long terme, voire même à court terme.

L'entreprise durable élargit la capacité d'innovation, la créativité, la perspective et de vision globale par rapport à une entreprise classique, en s'engageant sur le chemin des "bonnes" pratiques vers le développement durable.

Exemples d'actions de type développement durable à mettre en œuvre dans l'entreprise :

- Faites une utilisation durable des ressources renouvelables : en consommant des ressources et de l'énergie renouvelables, non seulement l'environnement est mieux protégé, mais aussi vous contribuez à préserver les emplois, le commerce, les exportations et le développement de produits.

- Mettez en œuvre des pratiques de conservation : utilisation durable de ressources naturelles, réduction et

valorisation des déchets, conservation de l'énergie, utilisation de produits et services écologiques, restauration de milieux naturels, etc.

- Faites preuve d'innovation : évitez les technologies conventionnelles en préférant les technologies plus efficientes, moins polluantes et plus durables.
- Appuyez les organisations locales à but non-lucratif qui œuvrent à protéger les écosystèmes locaux.

- Offrez des produits et services écologiques : vous donnez l'exemple de pratiques durables tout en les promouvant auprès de vos clients.

- Faites preuve de diligence raisonnable et assurez la conformité : en intégrant l'incidence que peut avoir votre travail sur l'environnement, les règlements en vigueur, comment assurer la conformité et comment limiter ou même prévenir certains impacts.

Développement économique Local : définition

Le développement économique local (DEL) est aussi appelé développement à la base. Il est utilisé en tant que moyen alternatif et complémentaire au développement économique conventionnel. Il se traduit essentiellement par des actions au niveau des petites collectivités. Ce sont des initiatives qui privilégient les ressources locales et axées sur un territoire restreint. Le DEL a des objectifs variés tels que le plein emploi, la justice sociale et le redéploiement industriel. Il s'agit donc d'assurer la richesse des habitants et du

territoire et donc la richesse des collectivités locales.

La base du développement économique local est d'établir un équilibre entre les trois axes du développement durable : économie, social et environnement. Il appelle les territoires à valoriser leurs ressources naturelles et humaines, à innover pour créer de nouvelles formes de richesses et répondre aux besoins et attentes de la société.

Entre création de richesses et consommation d'énergies, de ressources naturelles et de matières, il nécessite

THÉMATIQUES

une stratégie où le consommateur et le citoyen peuvent jouer un rôle actif grâce aux signaux (prix différenciés, informations, formations) qui leur sont donnés. Dès lors, s'ouvrent des perspectives de renouvellement de l'économie, par l'évolution des relations entre acteurs, entre les acteurs et les territoires, par la transformation des pratiques, par l'évolution des façons de penser.

Il s'agit d'aller vers une écologie industrielle et une économie circulaire, c'est-à-dire de faire en sorte que les producteurs ne soient plus des producteurs de biens et de déchets mais seulement de biens, dont les sous-produits sont réutilisés par d'autres. Les actions territoriales vont donc jouer un rôle central dans la mise en œuvre de ces concepts, par exemple en termes de réduction des coûts de transaction. On pense ici au coût de la diffusion et de l'accès à l'information par exemple, et donc de l'importance du développement d'infrastructures de communication sur les territoires.

Pour limiter le gaspillage de ressources, il est nécessaire de passer à une économie de services et une

économie de partage (favoriser la location plutôt que l'achat d'un bien, comme l'illustre le système des vélos mais aussi des voitures ou autres en libre-service). Un tel changement des types de relation entre demandeurs et offreurs nécessite aussi des infrastructures et une organisation des espaces.

Les problèmes environnementaux existants ont créé de nouvelles exigences, en particulier la nécessité d'anticiper pour prévenir la production des déchets et des pollutions ; ils suscitent aussi de nouvelles opportunités pour stimuler le développement économique et faire émerger de nouveaux gisements d'emplois si les pays, le système de recherche et les entreprises se mobilisent pleinement pour promouvoir une véritable écoconception de l'ensemble des produits et des services.

Finalement, l'intégration environnement/développement dans l'économie locale s'appuie sur les marges disponibles pour :

- améliorer la gestion des ressources rares.

- réduire ou supprimer les dommages environnementaux pour un même service rendu,
- stimuler l'innovation et susciter la création d'activités nouvelles inscrites dans l'exigence du développement durable.

La consommation locale

La consommation locale est la consommation de produits locaux. La consommation alimentaire locale est en effet majoritairement abordée comme la consommation de produits conçus et transformés dans un espace géographique restreint.

Un produit local est un produit élaboré dans un environnement géographique proche. Il se caractérise par la proximité géographique et/ou physique entre producteurs et consommateurs.

Les produits locaux peuvent suivre un circuit de commercialisation long (en passant par plusieurs intermédiaires) ou un circuit court qui se base sur des liens plus directs entre le producteur et le consommateur.

Il est préférable de favoriser le développement des circuits courts, essentiellement pour les produits agricoles, afin de promouvoir l'économie locale et territoriale puis rétablir un

lien relativement direct entre le producteur et le consommateur, une relation de confiance et de limiter les intermédiaires. Cela restaure également du lien social entre le consommateur et le producteur, et rien de mieux que de pouvoir tester une confiture faite maison sur le marché avant d'acheter !

La consommation locale est souvent associée au circuit court (par là on entend au plus un seul intermédiaire entre le producteur et le consommateur). Cette forme de distribution est parfois considérée comme alternative à la grande distribution (supermarchés etc.)

De plus, la localité et l'origine géographique du produit sont devenus un argument commercial de taille. En marketing, le référencement territorial, de préférence rural, est désormais mentionné dans le nom du produit.

THÉMATIQUES

Nombreuses sont les initiatives marketing à utiliser la localité, et plus précisément l'origine géographique, comme argument commercial en intégrant une référence à un territoire, de préférence rural, dans la dénomination du produit : le bleu d'Auvergne, le brie de Meaux, les Crozets de Savoie... Celui-ci est alors consommé, en partie, pour les significations associées à cette origine : un savoir-faire «ancestral», une authenticité des produits, des traditions culturelles... (Amilien, Fort et Ferras 2007 ; Camus 2004 ; Holt et Amilien 2007). Mais attention à ne pas tomber dans des pièges marketing : certains produits jouent de ces appellations mais ne sont pas toujours entièrement produits dans la région désignée ! D'où l'intérêt d'acheter en circuit court et de pouvoir s'entretenir avec le producteur.

Mais la consommation locale ne peut être limitée aux circuits courts. Plusieurs initiatives de distribution, des fois en circuits longs, répondent à cette nouvelle tendance. Des acteurs dont les profils sont très variés se sont penchés sur la question. La demande, sans cesse

croissante, a exigé la création de formats innovants. Des agriculteurs, des structures associatives, des entrepreneurs non issus du monde agricole, ont mis en place des initiatives porteuses en s'aidant de différents autres domaines d'activité comme l'informatique, la restauration...

Nous pouvons citer comme exemples : le système de panier de fruits et légumes (suite à une commande, les agriculteurs vendent des paniers avec des produits variés), le self-service (ex : distributeur de lait), la vente sur internet (le producteur délivre lui-même ses commandes), ou la vente directe (sur le lieu de production, à la ferme etc.)

Six motivations principales à consommer local ont été définies. Chacune d'entre elles est associée à la réduction de l'un des risques alimentaires :

- Motivation fonctionnelle : aliment ayant du goût, bon avec une qualité artisanale.
- Motivation physique : produit frais et issu de l'agriculture biologique

- Motivation éthique : la consommation locale est perçue comme acte de citoyenneté et d'engagement local.
- Motivation écologique : réduire les distances, exploiter l'environnement à minima en réduisant notre empreinte, respecter les saisons, favoriser l'agriculture biologique...
- Motivation financière : encourager et favoriser les produits locaux à prix accessibles.
- Motivation sociale : avoir un lien direct avec le producteur et même les autres consommateurs, partager des relations de confiance mutuelle et avoir une occasion de créer des liens humains.

Consommation Locale / alternatives à la consommation de Masse

La consommation locale peut être brièvement définie par deux principes : la proximité géographique entre producteurs et consommateurs, dont les normes dépendent toutefois du pays et du contexte ; le rapprochement entre les activités de production, la distribution et la consommation qui se font dans le cadre d'un territoire restreint comme par exemple les communes.

Pour appuyer la consommation locale, des initiatives originales et innovantes ont été mises en place pour consolider le circuit court de distribution.

Il y a même des mouvements récents qui ont vu le jour sous forme d'alternatives à la consommation de

masse. Deux d'entre eux ont retenu notre attention :

- Le principe de « 100 Mile Diet » : J.-B. Mackinnon et A. Smith, un couple canadien, ont initié ce mouvement en juin 2005. Ce duo a décidé de manger des denrées de saison et de ne consommer que des aliments produits dans un rayon de 100 Miles soit 160 km. Leur expérience a rencontré un grand succès sur internet ce qui les a encouragés à la publier sous la forme d'un livre intitulé « The 100-Mile : A year of local eating ».

- Le mouvement « Locavore » : Crée par une jeune étudiante à l'institut culinaire, en août 2005, à San Francisco. Ce mouvement engage à

THÉMATIQUES

manger uniquement des produits locaux et, par conséquent, de saison. Toujours grâce à internet, son succès fut remarquable. Face à la popularité de ce concept original, d'innombrables restaurants en Amérique du Nord et en Europe, proposent des menus composés uniquement de produits locaux.

Face à l'influence croissante de ces initiatives, les circuits longs essayent de suivre le mouvement. Ils se sont mis à leur tour à présenter divers produits locaux. Ils mettent donc l'accent sur l'origine du produit et la relation, relativement directe, producteurs-consommateurs. L'aménagement du lieu de vente, la présentation du produit... mais continuent d'acheter des produits à prix souvent trop bas pour les petits producteurs.

D'autre part, les maladies liées à l'alimentation ont vu une augmentation considérable ce dernier siècle. Que ce soit des crises alimentaires graves (comme la maladie de la « vache folle ») ou bénignes (le scandale de la

viande de cheval à la place de la viande de bœuf...), leurs effets sur les consommateurs sont réels. De nos jours, les médias relayent vite les informations sur les maladies causées par les aliments ou les produits utilisés au cours de leur production. De la vache folle aux cancers induits par les pesticides, partout dans le monde, les gens sont de mieux en mieux informés.

Le retour à la consommation locale, est là, une fois de plus, encouragée par un instinct de protection et de préservation. Pour diminuer les risques de contamination et prévenir des conséquences négatives incertaines (OGM), le choix de l'aliment est désormais primordial.

Grâce aux médias et à internet, il est aujourd'hui plus facile de se relayer des informations ou de dénoncer la consommation de masse et certains systèmes de production. Mais face au système capitaliste impitoyable, est-ce suffisant ?

Ecologie et Economie

La liaison entre économie et écologie a pour but de faire de la « durabilité » une valeur fondamentale. Environnement/développement ont été intégré dans la politique économique afin d'améliorer la gestion des ressources rares, de réduire ou supprimer les dommages environnementaux pour un même service rendu, de stimuler l'innovation et susciter la création d'activités nouvelles inscrites dans l'exigence du développement durable.

Les problèmes environnementaux ont fait naître de nouvelles exigences car il est impératif aujourd'hui d'anticiper la production des déchets et des polluants. Il est évident aussi que de nouveaux emplois ont été créés. Les chercheurs et les entreprises ont mis en place une éco-conception des produits et des services, des systèmes de recyclage ou des chaînes de récupération...

L'enjeu économique de la politique environnementale n'est pas de promouvoir une économie désindustrialisée, mais une économie plus sobre en carbone, en énergie et en ressources

naturelles non renouvelables. Cette politique fait plus de place à l'économie circulaire, fondée sur la réduction et le recyclage des déchets, et plus généralement sur une utilisation plus efficace des ressources, et plus de place à une économie de fonctionnalité.

Par la transformation des pratiques, par l'évolution des réflexions et des recherches, l'économie est repensée et l'environnement sera préservé.

Il faut donc instaurer de nouvelles méthodes de travail, allant vers une écologie industrielle et une économie circulaire, suivant lesquelles les producteurs sont des producteurs de biens et de sous-produits réutilisés par d'autres. Là encore les acteurs territoriaux ont leur rôle à jouer dans la mise en œuvre de ces concepts (réduction des coûts de transaction...). Ces acteurs peuvent jouer sur d'autres leviers aussi par exemple favoriser les marchés locaux en circuits-courts organiser un festival du « manger local », introduire des cantines scolaires alimentées en circuit-court etc.

THÉMATIQUES

Mettre l'économie au service des gens et la rendre écologique exige de renoncer à un productivisme destruc-

teur, générateur de mal-être, de frustrations et de déséquilibres planétaires.

Consommation en Carbone

L'utilisation de l'énergie abondante et abordable a apporté des bénéfices importants à l'humanité, mais elle a également entraîné des impacts majeurs sur la société et l'environnement. Les villes sont responsables d'environ 80% des émissions de gaz à effet de serre produites à l'échelle mondiale, ce qui fait ressortir le rôle important qu'elles jouent dans la lutte contre les changements climatiques.

L'étalement urbain (le fait que le bâti urbain grignote des terres agricoles) et les émissions de CO₂ sont aussi responsables du réchauffement de la planète et des changements climatiques qui infligent des dommages sévères à la société et à l'environnement.

Afin de créer une société durable consommant peu d'énergie les villes doivent intégrer les composantes suivantes dans leurs actions : santé, équité sociale et croissance économique. La créativité et l'habileté à bâtir une vision d'ensemble constituent des stratégies communes efficaces utilisées par les villes pour trouver des solutions combinant durabilité et prospérité.

En général, les initiatives imaginées par les villes, impliquent des projets de développement socio économique réalisables qui englobent les thèmes de sécurité énergétique, de changements climatiques, de transport, d'eau, de



déchets, d'approvisionnement alimentaire, et d'engagement communautaire.

Élaborer une vision accompagnée d'un plan d'action est une méthode clé pour les autorités locales qui s'en servent pour faire naître la volonté politique et l'appui public nécessaires afin de se diriger vers un avenir à basse émission de CO₂.

Afin de réduire les émissions de carbone et de lutter contre les changements climatiques, les gouvernements locaux doivent coopérer, bâtir de nouveaux partenariats et partager les responsabilités avec plusieurs acteurs. L'engagement citoyen représente un facteur central de la réussite de toute initiative gouvernementale

Réduire les émissions de CO₂ nécessite aussi d'agir simultanément sur plusieurs fronts : la maîtrise de la demande d'énergie, l'amélioration du rendement énergétique durant la production et la conversion des énergies fossiles, le remplacement des énergies fossiles par des énergies contenant moins ou pas de carbone et la mise en place d'un marché de permis

d'émissions négociables de CO₂ (qui peut aussi être décidé localement).

Cela passe par un comportement plus responsable des utilisateurs (consommer "local" pour réduire le transport des marchandises, privilégier l'usage des transports en commun, réduire la consommation domestique, etc.) et par des politiques d'incitation aux économies d'énergie (encouragement des transports en commun, mesures réglementaires et fiscales).

Les économies d'énergie doivent effectivement être encouragées. S'il ne faut pas s'attendre à un changement fondamental du mode de vie des consommateurs, il ne faut pas pour autant négliger l'incidence que ces économies peuvent avoir sur la consommation d'énergies fossiles.

De nouveaux systèmes de production, de transformation et d'utilisation de l'énergie doivent être étudiées pour consommer moins d'énergies fossiles (pétrole, gaz et charbon) et émettre moins de CO₂. Cela passe notamment par la conception de moteurs et de chaudières offrant un meilleur rendement. Le domaine des transports, plus

THÉMATIQUES

particulièrement émetteur de CO₂, est en tout premier lieu concerné. De nouveaux modes de combustion devraient notamment permettre de concilier des rendements très élevés avec des niveaux d'émissions de polluants faibles.

L'électrification des véhicules permet également d'améliorer les performances environnementales du transport, à condition d'utiliser de l'électricité produite à partir d'une ressource renouvelable.

Dans un contexte où les énergies fossiles resteront largement dominantes pendant encore de nombreuses décennies, il convient donc de mettre également en œuvre des actions de grande envergure pour réduire de manière importante les émissions de CO₂. La capture et le stockage géologique du CO₂ apparaît comme une piste intéressante. De même que l'utilisation de biomasse et autres sources d'énergie renouvelable.

Pour inciter l'industrie à limiter ses émissions de CO₂, le principe des mécanismes de marché d'échanges de quotas de CO₂ avait été adopté lors du

sommet de Kyoto. Ce système, qui combine intervention des états (qui fixent les objectifs de réduction et sanctionnent le non-respect des engagements) et mécanismes de marché, va dans le sens d'une maîtrise collective et globale des émissions et des coûts associés à ces réductions. Mais sa réussite dépend de très nombreux facteurs, notamment du juste prix de la tonne de carbone, qui doit rester une variable ajustable pour ne pas fausser le marché en fonction des évolutions écologiques et économiques.

L'artisanat

L'artisanat est l'activité de ceux qui fabriquent et vendent eux-mêmes certains objets spécifiques de la région. L'artisanat regroupe aussi toutes les activités qui ont pour raison d'être de produire, d'installer, d'entretenir ou de réparer des objets divers, ou de fournir des services. L'artisanat se distingue du commerce et de l'industrie par des critères d'activité (prédominance du travail manuel) et de taille.

Il existe différents types d'artisanat : l'artisanat de production, l'artisanat d'art et l'artisanat de service. L'impor-

tance de la valeur ajoutée de l'artisanat est très difficile à déterminer en raison de l'absence totale de comptabilité chez les artisans et, par conséquent, de statistiques dans ce domaine. C'est donc de manière très approximative que l'on a évalué la valeur ajoutée réalisée par l'artisanat et sa contribution au produit intérieur brut total.

Dans la plupart des pays, l'artisanat n'est pas nettement distingué de l'industrie et les efforts des gouvernements, concentrés dans le domaine industriel, négligent l'artisanat qui devrait pourtant servir de base à la formation des entrepreneurs et des connaissances requises dans les industries les données statistiques font également défaut.

Cela est dû principalement au fait que l'on n'a pas encore bien défini le secteur artisanal. Beaucoup d'articles artisanaux sont produits par des ménagères et des paysans. L'artisanat dans les régions rurales constitue donc une activité secondaire, surtout durant la morte-saison.

Pour la société, l'artisanat confère plusieurs avantages. Sur le plan

économique, il dynamise le marché de l'emploi et même l'exportation, d'où une forte participation dans l'économie locale. Culturellement, il sert à préserver les traditions et l'histoire des localités en puisant dans des techniques ancestrales, d'autre part il permet de promouvoir la culture et le savoir-faire locaux. L'artisanat est aussi un très bon allié de l'environnement puisque les méthodes utilisées incluent très peu de polluants voire pas du tout, il a donc une empreinte écologique très faible.

En général, l'absence de moyens financiers convenables empêche toute modernisation du secteur de l'artisanat. Le niveau technique des artisans diffère beaucoup d'un pays à un autre, voire même d'une région à une autre. Dans la plupart des cas, une simple amélioration de l'outillage et des machines permettrait d'accroître les possibilités commerciales.

Sur le marché, les produits artisanaux se font de plus en plus rares face aux produits industriels. Ce secteur est en crise partout dans le monde. Pour y remédier, des mesures simples peuvent être mises en place comme

THÉMATIQUES

l'organisation du secteur et sa réglementation, l'adaptation des formations techniques, la facilitation d'accès aux

prêts et de commercialisation, adaptation des produits premiers.

Tourisme Local

Le tourisme est généralement développé là où un réseau d'acteurs est nécessaire et la présence du tourisme donne aussi une image accueillante d'un territoire. Celle-ci influe notamment pour l'attractivité d'un territoire et la création d'entreprises.

Le tourisme local ne peut donc pas avoir lieu n'importe où dans n'importe quelle localité sans qu'il y ait une certaine plateforme pour l'accueillir. Les facteurs essentiels qui font d'un espace un lieu touristique ne se regroupent pas uniquement sur le milieu naturel, la beauté des paysages et les conditions climatiques favorables. En effet, tout lieu peut réussir dans le développement touristique. La base de la réussite est un réseau d'acteurs, un dynamisme local, un projet commun ancré sur le territoire, ainsi que des financements publics et privés et une cohérence dans les politiques à différentes échelles. Actuellement, l'origi-

nalité des projets touristiques est un des facteurs déterminants car le tourisme rural se diffuse sur l'ensemble des territoires et se développe alors une concurrence entre collectivités pour attirer les touristes.

Les acteurs locaux ne doivent pas centrer leur politique uniquement sur cette activité, mais il est nécessaire de trouver un juste équilibre entre préservation des sites, développement d'infrastructures économiques et bien-être de la population locale.

Si le tourisme n'est pas le seul remède à la désertification, il améliore la situation de certaines campagnes en crise. Cependant il faut le considérer comme une activité parmi tant d'autres qui ne constitue pas l'unique moteur du développement économique local, car le tourisme en milieu rural est caractérisé comme une source de revenu complémentaire, qui définit aussi la pluriactivité. Il participe aussi à l'augmen-

tation du chiffre d'affaires des petits commerces et de l'artisanat.

Le tourisme local participe à la vie économique locale, mais il ne constitue pas une ressource financière conséquente. L'objectif pour accroître ce chiffre d'affaire n'est, donc, pas d'augmenter le nombre de touristes dans les campagnes mais d'accroître leurs dépenses locales.

Le tourisme est un instrument voué au développement et à la réduction de la pauvreté (notions fondamentales concernant le secteur touristique du territoire), en analysant les segments du tourisme culturel et du tourisme de nature, ainsi que les instruments de planification territoriale nécessaires pour amplifier les effets du tourisme comme stratégie de développement local.

Par conséquent, le tourisme local et durable doit :

- exploiter de façon optimum les ressources de l'environnement qui constituent un élément clé de la mise en valeur touristique, en préservant les processus écologiques essentiels et en

aidant à sauvegarder les ressources naturelles et la biodiversité.

- respecter l'authenticité socioculturelle des communautés d'accueil, conserver leurs atouts culturels bâtis et vivants et leurs valeurs traditionnelles et contribuer à l'entente et à la tolérance interculturelles.

- assurer une activité économique viable sur le long terme offrant à toutes les parties prenantes des avantages socioéconomiques équitablement répartis, notamment des emplois stables, des possibilités de bénéfices et des services sociaux pour les communautés d'accueil, et contribuant ainsi à la réduction de la pauvreté.

Les villes en Transition (voir le chapitre du livre qui en parle)

Chaque ville « en transition » doit, par elle-même définir le modèle de vie qui lui convient en fonction de ses besoins et de ses ressources. Chaque collectivité locale trouvera par elle-même les actions qui lui conviennent car c'est aux citoyens de trouver des solutions adaptées à leurs réalités. L'économie locale joue un rôle important dans la promotion des villes

THÉMATIQUES

de transition et c'est souvent à cette échelle que se trouvent la main d'œuvre, les ressources et la solidarité.

La résilience est la capacité d'un système ou d'une commune à résister aux impacts de son environnement extérieur. Des indicateurs permettent de la mesurer tels que :

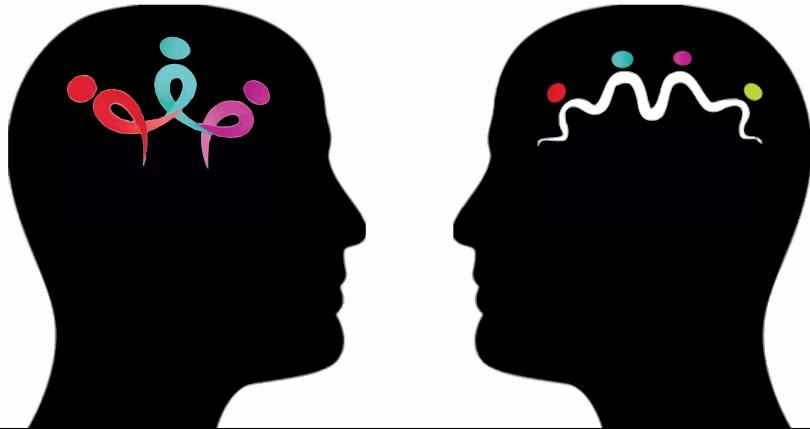
- le pourcentage de nourriture produite localement
- le pourcentage de monnaie locale en circulation sur le total de la monnaie en circulation
- le nombre d'entreprises appartenant à des propriétaires locaux
- le trajet moyen domicile-travail des personnes travaillant dans la ville
- le trajet moyen domicile-travail des personnes habitant la ville mais travaillant ailleurs
- le pourcentage d'énergie produite localement
- le nombre de bâtiments construits en matières renouvelables
- la proportion de produits de base fabriqués au sein de la commune dans un rayon d'action donné

- la proportion de déchets compostables effectivement compostés.

Les Initiatives de Transition en cours actuellement au Royaume Uni et ailleurs représentent une voie très prometteuse d'engagement des populations dans les actions ambitieuses qui requièrent la réduction des effets du pic pétrolier et du changement climatique. La transition vers un monde plus local et moins gourmand en énergie n'est pas non plus un processus de rêve : elle sera probablement difficile, longue et incertaine. D'où la nécessité de la préparer pour qu'elle se déroule le mieux possible.



Le projet «Boîte à lire» du Youth Council de Sousse



VIE CULTUREL

Chapitre 8 : La culture, source de richesse

LA CULTURE

Qu'est-ce que c'est ?

La culture c'est la sauvegarde et la valorisation des traditions en même temps que la création et l'innovation dans les modes d'expression propres à chacun. Elle joue un rôle civique en aidant au développement de la citoyenneté à son entretien et bien au-delà. Provoquer des rencontres, partager et échanger, amène une diversité culturelle et permet de se construire. Comme le stipule la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme « l'individu a des devoirs envers la

communauté, dans laquelle seule le libre et plein développement de sa personnalité est possible »

Il est donc ainsi reconnu que la liberté culturelle est une condition essentielle à la démocratie.

La reconnaissance des différentes cultures et les politiques mises en œuvre dans ce but, la viabilité des actions engagées, constituent un facteur du développement durable du territoire car elles agissent sur les plans humain, économique, social, éducatif mais aussi environnemental et urbanistique.

THÉMATIQUES

C'est pourquoi il est important de créer des espaces de rencontre et de lutter contre l'exclusion en donnant accès à la culture à tout type de public.

En ce sens, les technologies de l'information et de la communication peuvent être utilisées comme des outils susceptibles de mettre la culture à la



Le social par le graffiti en Tunisie

portée de tous les citoyens. Il faut également intégrer l'importance de la culture en tant que facteur de création de richesses et de développement économique et touristique. Mais à condition de pas en faire des biens uniquement économiques (ni tomber dans les parcs à touristes vidés de leurs résidants originels) comme l'affirme la Déclaration universelle de l'UNESCO sur la diversité culturelle, les biens et les services culturels, « pour être porteurs d'identité, de valeur et de sens, ne doivent pas être considérés comme des marchandises ou des biens de consommations comme les autres ».

Un projet culturel de territoire

Qu'est-ce que c'est ?

- Il participe à l'attractivité de la zone concernée : « lorsqu'une entreprise hésite sur le choix d'une nouvelle implantation, les trois éléments discriminants, pour ses dirigeants, sont, respectivement la qualité du réseau des transports et des communications, les conditions de scolarisation des enfants, et enfin la vie culturelle et la qualité de

vie (Proposition de définition d'une politique culturelle pour le canton de Fronsac). A égalité sur les deux premiers critères, le territoire le mieux placé sur le troisième emportera la décision. La culture ne peut donc plus, quand bien même il y a des priorités politiques plus urgentes, échapper au champ de vision des élus. » Jacques Rigaud, Président de l'Association pour le développement du mécénat industriel

et commercial (ADMICAL), audition devant l'Assemblée Nationale (novembre 2005) sur l'action culturelle diffuse, instrument de développement des territoires.

- le projet culturel de territoire est aussi facteur de développement économique et durable. La culture est un secteur économique à part entière (création d'emplois directs ou indirects) « Il faut considérer le développement culturel non plus comme un luxe dont on pourrait se passer, mais comme un moteur du développement économique et social. » Bernard Kayser, Professeur à l'Université de Toulouse-Le Mirail, président du Groupe de Prospective des Espaces Ruraux et président de l'Université Rurale Européenne.

- Il est générateur de cohésion et de liens sociaux pour les habitants du territoire : améliorer la connaissance patrimoniale, valoriser le lien social

intergénérationnel, inciter l'émergence de projets. « La culture a des fonctions sociales, qui sont finalement plus importantes pour la vitalité et le développement de la communauté que le contenu proprement dit de cette culture » Thierry Verhelst, expert pour l'UNESCO, fondateur de l'association «Réseau Sud/Nord, Cultures et Développement ».

- Il s'inscrit dans la dynamique du développement local : cohérence avec les autres actions menées dans d'autres domaines.
- Il implique les partenaires du territoire : les actions menées doivent être en concertation avec les acteurs concernés, les élus mais aussi tous ceux qui seront concernés par les futures retombées de l'activité culturelle.
- Il s'entoure de compétences : recrutement ou formation, il faut des professionnels de la culture.

Vie culturelle et identité de la ville :

Culture et identité urbaine :

C'est en s'intéressant au domaine culturel et à son développement

permanent qu'une ville se fait construire une identité urbaine propre.

Avoir une identité propre est un point d'appui nécessaire non seulement

THÉMATIQUES

pour le renforcement, le développement ou l'adaptation de l'attractivité et de la vie économique et sociale, mais aussi pour le maintien de la cohésion sociale.

Une ville sans conscience de son identité est comme un voilier sans vent, c'est-à-dire ingouvernable, et devient le jeu de forces sur lesquelles elle n'a aucune prise.

Comment créer cette identité urbaine ?

Nombreux sont les exemples de villes devenues des métropoles au succès fou, grâce à l'investissement de taille au niveau culturel.

On peut citer comme exemple Berlin, qui, malgré son passé chaotique et sa réunification récente (1989) connaît aujourd'hui une vraie ascension, se transformant en ville mondiale et culturelle de premier rang !

Selon Wikipédia, la ville abrite 165 musées, 146 bibliothèques et 60 théâtres⁵. En 2008, Berlin a accueilli près de 8 millions de visiteurs.

Et ceci n'est que le résultat de l'importance du budget consacré pour la culture.

En 2003, le budget culturel du Land de Brandebourg s'élève à 448,7 millions d'euros, soit 2,12 % de son budget total.

Ces sommes sont sans commune mesure avec celles investies par les municipalités des autres capitales européennes. A titre de comparaison, on indiquera que le budget culturel de la ville de Paris n'excède guère les 163,4 millions d'euros.

Concept de “la ville créative”

Le concept de ville créative connaît depuis plusieurs années un succès retentissant de par le monde.

Une ville créative est une ville propice à la créativité en y combinant les ressources du talent, de la tolérance et de la technologie : c'est la recette proposée par le géographe et économiste Richard Florida pour réunir sous l'enseigne des « classe créative » artistes, intellectuels et prestataires de services aux grandes firmes.

Dans un contexte de mondialisation, de dérégulation étatique, de crise économique, de transition post-industrielle et de chômage élevé, les métropoles sont en quête de nouveaux

modèles urbains capables de répondre à leurs attentes.

Ce modèle urbain est un modèle qui utilise la créativité comme paramètre essentiel de développement économique ; en fait c'est une « instrumentalisation » de la culture qui crée de la créativité qui à son tour donne naissance à l'attractivité.

Ce concept correspond le mieux aux villes qui, historiquement ont subi le plus durement le déclin du secteur industriel et qui ont justement besoin d'INNOVATION et de DYNAMISME dans ce domaine.

Ce modèle économique a porté ses fruits dès les années 90 au Royaume uni qui a vu naître « une classe créative » dont la contribution en 2008 en chiffres fut 7,3% de l'économie britannique. Cette classe fut alors considérée comme solution à la crise économique dans les pays où la main d'œuvre est onéreuse.

On peut illustrer aussi l'exemple concret de Bilbao qui a donné naissance avec son musée Guggenheim ce qu'on appelle le « syndrome de Bilbao » : Les répercussions internationales du musée Guggenheim ont littéralement inscrit la

ville de Bilbao sur la carte. En une dizaine d'années, la ville de Bilbao a connu une évolution spectaculaire. L'architecture grandiose (par l'architecte Frank Gehry) et particulièrement originale, en fait un passage obligé pour nombre de touristes et rapporte 230 millions d'euros chaque année à l'économie régionale.

Au-delà de la grande attractivité touristique qu'offre ce musée, les autorités locales ont visé à moyen et long terme en favorisant plutôt des investissements tels que des sièges de multinationales, des firmes de services avancés, etc. Même les prix de l'immobilier ont connu une incroyable flambée du fait de l'implantation du musée !

Ceci renforce l'économie de la ville, certes, la rend plus attrayante aux yeux de la classe moyenne et supérieure. Mais, pose un nouveau défi aux autorités. En effet, les plus pauvres qui habitaient le quartier avant sa transformation urbaine ou « gentrification » ne peuvent plus suivre en matière de loyer et doivent chercher ailleurs, par exemple dans des quartiers

THÉMATIQUES

moins chers qui offrent moins d'avantages (zones excentrées ou mal desservies par les réseaux) et plus d'inconvénients (bruit, pollution, délinquance, climat, etc.). Si cela leur est difficile (par manque d'offre ailleurs, par exemple), ils réagiront, eux aussi, pour pouvoir rester sur place, et réclameront des logements sociaux, un contrôle des loyers, etc.

Et à ce moment, la pression sur les pouvoirs publics augmente, ce qui peut créer des conflits.

Culture et stimulation économique :

Loin des idées pré-acquises que la culture n'est qu'une source de dépenses improductives, la culture peut être la clé et le remède parfait face à la crise économique.

De par la richesse qu'elle apporte à l'échelle individuelle elle est source de richesse pour la société toute entière.

En dépensant pour la culture, on attire les investisseurs mais aussi les touristes.

Cette stimulation économique sous le voile de la culture est orchestrée

Selon Wikipédia, c'est le cas du Marais, au centre de Paris : quartier aristocratique lors de sa création au XVI^{ème} siècle, devenu populaire et insalubre aux XIX^{ème} et XX^{ème} siècles, il est redevenu attractif pour les classes sociales les plus aisées depuis les années 1980. Le même phénomène a eu lieu dans le quartier du Sablon à Bruxelles, où il a produit un néologisme local : la «sablonisation»

aujourd'hui sous le nom « d'économie mauve » ;

Mauve : comme la couleur supposé de la créativité et de l'imaginaire

C'est une stratégie qui œuvre à ne pas s'arrêter à la notion de la simple instrumentalisation de la culture au profit de l'économie mais plutôt à créer une articulation vertueuse entre les deux, aller au-delà du matériel et bien exploiter les ressources humaines qui sont notre vraie richesse, épargner les ressources naturelles, afin d'adapter au mieux les entreprises au marché.

Ainsi, comme on l'a vu la culture peut jouer le rôle de catalyseur et moteur du développement économique

bien au-delà du court terme, à moyen et surtout long terme.

Culture : facteur marketing

La « culture » est trop souvent négligée dans l'approche des marchés étrangers, que ce soit dans une perspective d'exportation ou encore de mondialisation des échanges. En effet, les décideurs comme les différents intervenants en support (cabinets conseil, organismes d'aide nationaux ou locaux, ...) concentrent fréquemment leurs énergies sur les aspects techniques du commerce international (incoterms, assurances, ...) et, délaissent les questions culturelles lorsqu'ils ne les ignorent pas totalement.

Or la culture peut être perçue comme un moyen efficace qui apporterait une meilleure connaissance pour le marché extérieur par le responsable marketing mais aussi une meilleure compréhension des phénomènes intervenant sur son propre marché.

Et donc de là pour mieux vendre sa ville et pour la rendre encore plus captivante il est indispensable de se créer

une identité propre et unique, et aussi de comprendre et de cerner la culture de l'autre qu'on veut attirer vers nous en tant que touriste, investisseur ou autre.

Ça, c'est en ce qui concerne le rôle de la culture en tant que facteur de marketing de la ville.

Mais la relation dans le sens inverse, s'impose autant : aujourd'hui pour pouvoir « démocratiser » la culture afin qu'elle soit présente dans tous les rangs de la société, il faut faire ce qu'on appelle du « marketing culturel » ;

Eh oui, le marketing culturel existe bel et bien, c'est même l'une des tendances les plus récentes et qui réussissent le mieux d'ailleurs, récemment.

Dire qu'on doit faire du marketing culturel n'est pas du tout une offense à la culture, ni à sa valeur, ni à son côté sacré. Mais c'est plutôt une œuvre d'optimisation de nos « produits » culturels en essayant de comprendre notre « consom-

THÉMATIQUES

mateur» qui est le citoyen ; ses besoins, ses envies et de lui offrir ce dont il a besoin.

Et ainsi, la culture se transforme de «produit de luxe» limité à une «certaine catégorie» de la société en «besoin» que

M. tout le monde réclame !

Comment rendre la culture accessible à tous ?

On peut procéder par des moyens très simples mais surtout qui se sont montrés très efficaces ;

- Des activités de sensibilisation (rencontre avec des artistes, visite d'un lieu culturel, ateliers autour d'un thème ou d'un spectacle), par le dialogue (discussions, échanges autour d'un spectacle ou d'une discipline...) mais aussi par la pratique (ateliers de découverte ou de pratique artistique)

- Sortir des lieux classiques des spectacles et « aller à la rencontre » du public peut être une bonne initiative aussi, car, parfois franchir les murs d'un opéra, théâtre ou autre peut être un réel obstacle pour certains du fait des idées reçues et des préjugés.

Ce n'est pas tout, car, de cette façon, on peut toucher plus de monde pas seulement la classe socioprofessionnelle moyenne et supérieure ; travailleurs, étudiants, femmes au foyer, fonctionnaires, passants...

Et pourquoi ne pas même promouvoir les arts de la rue dans le milieu rural au moyen de caravanes artistiques ambulantes par exemple qui connaissent d'ailleurs de plus en plus de succès dans le monde entier ?

Pour y arriver, il faut des moyens, tout d'abord humains mais aussi financiers. Il faut donc une décision mais avant cela une concertation.

Comme exemple concret de cette concertation, on peut citer la ville de Strasbourg qui s'en est saisie, à travers la mise en place des Assises de la Culture: espace d'échange entre habitants, associations et professionnels du secteur culturel animé par des ateliers, débats et discussions pour se mettre d'accord sur les projets culturels et les grandes orientations qui guideront la politique culturelle de la Ville pour une certaine période de temps.

Sport, culture, communautés et leur implication dans la culture

Il est acquis que l'éducation physique et le sport constituent des moyens pertinents contribuant au développement social et économique des nations et à l'épanouissement de l'individu.

Le rôle éducatif, les valeurs, humanistes, démocratiques et les idéaux de paix que véhicule le sport sont à la croisée des chemins pour sa contribution, de la compréhension mutuelle et de la tolérance qui en constituent les fondements de l'état de paix

La forte urbanisation des Etats, l'accroissement des besoins nouveaux qui engendrent des phénomènes de plus en plus complexes, s'accompagnent de la formidable avancée technologique qui bouleverse les économies, les valeurs d'équité et l'éthique auxquelles le domaine de l'éducation physique et le sport n'échappent pas.

Avec les valeurs qu'il véhicule, le sport a parfaitement son rôle à jouer.

Une ville où s'organisent des compétitions, manifestations sportives et activités physiques de tous genres est

bien évidemment une ville « vivante », une ville active et donc attirante !

Et là se trouve tout l'intérêt de valoriser le sport et surtout de sensibiliser les citoyens aux vertus et bienfaits de ce dernier aussi bien à l'échelle individuelle que collective et sociale.

Certes, tous les pays n'ont pas la chance d'accueillir les plus grandes manifestations sportives mondiales telles que les Jeux Olympiques ou le tournoi de Roland Garros, mais il suffit de commencer à intégrer le sport petit à petit dans la vie quotidienne pour construire la culture du sport, car, plus qu'une simple activité le sport est un style de vie !

Prenons par exemple la ville de Paris, où le vélib', l'un des plus grands systèmes de vélos libre-service au monde, fait, aujourd'hui, partie intégrante du paysage de la capitale ! Aujourd'hui on ne peut concevoir la ville lumière sans ces rangées de vélos à tous les coins de rues.

THÉMATIQUES

Le vélo est désormais, un symbole qui fait le charme de Paris.

Pas étonnant qu'on retrouve autant de grandes villes utilisant ce même système aujourd'hui, notamment Barcelone, Londres, Montréal et plus récemment New York avec son « citi bike ».

Sans oublier bien sûr le phénomène social monstrue en Hongrie, à Budapest plus exactement, la « Critical mass ». Ces rassemblements de cycliste sont cartonné depuis leurs débuts en 2004 jusqu'en Avril dernier avec près de 100000 participants !



Pas de recette secrète pour ce mouvement organisé par une bande de potes avec la simple obtention de l'accord des autorités (alors que d'autres rassemblements critical Mass ailleurs dans le monde se font justement sans autorisation pour mieux jouer sur l'effet

« guérilla » « nous ne bloquons pas la circulation nous sommes la circulation).

Le but majeur de ce mouvement n'était autre que la sensibilisation pour que les cyclistes bénéficient de meilleures conditions de circulation en ville et puissent enfin avoir une place sur la route, et pour ce qui est de la mobilité et l'écologie l'effet bénéfique va de soi (réduction de la pollution, désengorgement des voies et des transports en commun, activités physique...).

D'ailleurs, aujourd'hui, grâce à nos amis venant de Budapest à qui je dédie ce guidebook, la Critical Mass s'organise en Tunisie, à Sousse, tous les mois, regroupant tous les fans et adeptes du vélo et c'est un vrai succès pour un début !

Finalement, il suffit d'y croire et de faire ce qui est en notre pouvoir pour mettre les choses en marche et installer la mentalité qui nous permettra d'avancer toujours plus loin.

Une ville, c'est toi, c'est moi, c'est nous. Nous sommes tous concernés, nous avons tous notre place et notre mot à dire concernant la gestion des espaces que nous partageons.

Ajoutons aussi que des études ont prouvé que marcher permettait de vivre plus longtemps, en maintenant le

système cardial en bon état. Il en va de même pour le jogging etc.

Communautés, conseils locaux :

Nos ressources sont d'abord des ressources humaines. Pour les transformer en ressources économiques, il faut semer, il faut planter, il faut tailler, il faut arroser, il faut surveiller, bref il faut CULTIVER, on pourra ensuite récolter les fruits de notre labeur.

Ce n'est pas un hasard de la langue si le même mot culture s'applique à ce qui nous nourrit physiologiquement et ce qui nous nourrit spirituellement.

Un territoire qui avance doit s'emparer de l'instruction de ses habitants et participer à leur épanouissement.

Les grands défis du monde sont à notre porte, nous ne pouvons rester passifs, nous devons devenir acteurs des évolutions de la société. L'action culturelle est un des moteurs d'une action citoyenne concertée responsable et partagée.

Et dans ce cadre pour réussir notre projet on doit travailler au sein de notre communauté.

Comment ?

Il faut commencer par sensibiliser notre communauté autour de nous afin de pouvoir, par la suite, la mobiliser. Il faut être surtout méthodique.

En effet, on se doit d'atteindre 3 cercles au final ;

Le 1er : Notre entourage (familles, amis, collègues...)

Le 2eme : Relais d'influence (les amis de nos amis)

Le 3eme : le grand public (ceux qui partagent notre passion ...) le grand public justement ne partage pas forcément notre passion ??

On va viser le 1er cercle, créer un buzz, qui va atteindre le 2eme cercle et ainsi de suite, par l'effet de « boule de neige » on arrive à sensibiliser toute la communauté. Mais c'est un vrai travail à ne pas sous-estimer !

THÉMATIQUES

On devrait aussi être « visibles », c'est-à-dire, facilement accessibles.

Pour se faire, il est utile d'utiliser ; les réseaux sociaux tel que Facebook, Twitter, Emailing, blogs, sites ... Mais attention tout de même à ne pas utiliser des photos sans respecter les droits d'auteur et veiller à respecter la sécurité des données.

Et il ne faut surtout pas négliger le travail sur terrain pour l'efficacité et la visibilité. Internet est un moyen efficace qui a fait ses preuves mais ne doit jamais être considéré comme l'unique solution efficace.

Et c'est de cette façon qu'on introduit le concept de DEVELOPEMENT LOCAL qui est par définition :

ONG, Associations ...

Les ONG et les associations sont d'une aide importante et d'un grand soutien pour la réalisation des projets dans le cadre du développement local puisqu'elles apportent soutien, fonds et savoir-faire.

Bonne nouvelle, en Tunisie et depuis 2011, créer une association est

« le processus grâce auquel la communauté participe au façonnement de son propre environnement dans le but d'améliorer la qualité de vie de ses résidents ».

On peut citer comme exemple de grande ville développée qui utilise ce concept Montréal : en Novembre 2007, la Ville de Montréal, les gouvernements du Québec et du Canada, la Chambre de Commerce de Montréal et Culture Montréal ont adopté le Plan d'action 2007-2017 pour le développement culturel de Montréal. Ce Plan d'action découle directement de la Politique de développement culturel - Montréal, métropole culturelle.

devenu beaucoup plus simple et nécessite beaucoup moins d'étapes bureaucratiques

Pour fonder son association, voici les 9 étapes à suivre :

1. Disposer de 4 personnes pour occuper les postes clés à savoir : président(e), secrétaire général, trésorier et au moins vice-président.
2. Rédiger et signer un papier de



Une activité du Youth Council de M'saken

déclaration de création dont le contenu doit impérativement expliciter les noms et prénoms des 4 fondateurs, leurs postes respectifs pour qu'ils soient officiels et légaux et leurs signatures, le nom complet de l'association en Arabe et en Français, ses objectifs en bref, son adresse (même celle du domicile de l'un des fondateurs).

3. Avoir un Template (document) générique d'un règlement principal (نظامأساسي), le modifier et l'adapter selon les besoins et les normes de l'association à créer. Ce document doit également contenir entre autres la répartition des postes du bureau directeur (sans

mentionner les noms des candidats occupant le bureau actuel), le montant de l'inscription et la procédure de vote et comment appeler à une assemblée générale etc.

4. Un des membres du bureau fondateur doit se rendre à un huissier notaire (عدل منفذ) accompagné de ces 2 documents ainsi qu'une photocopie des CIN des autres membres. L'huissier notaire devrait alors rédiger un compte-rendu (محضر معاینة) qui déclare que tous ces documents ont été présentés et sont valides. Ils sont ensuite envoyés au secrétaire du gouvernement (l'huissier notaire peut aussi se charger d'envoyer lui-même ces documents dans une lettre recommandée au secrétaire du gouvernement).

5. Après l'envoi de la lettre, un avis de réception sera délivré à l'adresse mentionnée dans la déclaration. Cet avis prend généralement deux à trois semaines. L'association peut par la suite commencer ses activités en toute légitimité. Si l'avis de réception n'a pas été reçu, ceci est considéré comme une réponse positive.

THÉMATIQUES

6. Ensuite, la création de l'association doit être déclarée dans le JORT (Journal Officiel de la République Tunisienne). Pour se faire, il faut se rendre à une IORT (Imprimerie Officielle de la République Tunisienne), la plus fréquentée se trouve au centre-ville, Rue de Hanoun (Rue de Charles de Gaulles, lorsqu'on marche vers l'Avenue, dernière rue à gauche). Les papiers nécessaires pour la publication au JORT sont : copie du compte-rendu du huissier notaire, de l'avis de réception par le secrétaire du gouvernement, du texte de déclaration de l'association (nom complet, adresse, objectifs et référence de l'avis de réception, plus le texte est réduit, le moins il en coûtera), d'une copie de la déclaration signée en premier lieu et la copie CIN de celui qui va se rendre à l'IORT. La publication dans le JORT prend généralement deux semaines. Eviter d'écrire les noms du bureau directeur actuel dans le JORT pour ne pas être obligé de la changer après chaque mandat.

7. Le règlement principal de l'association doit être donc signé, des

signatures légalisées de tous les membres du bureau fondateur. Cela veut dire que le bureau a officiellement agréé ce qui a été spécifié dans le règlement. Après, ce règlement doit être enregistré dans la Recette des Finances (قاضة) la plus proche de l'adresse de l'association afin qu'il soit officiel et reconnu par l'Etat (prix : 20 DT par page, d'om l'intérêt de rendre le template du règlement plus compact).

8. L'association peut aussi avoir son propre cachet. Sa création requiert une copie de l'avis de réception, d'une copie de la déclaration initiale, d'une copie du CIN de celui qui va s'en charger de la création du cachet. Ça prend généralement deux à trois jours. Le cachet devrait éventuellement être légalisé pour qu'il soit reconnu par l'Etat.

9. La dernière étape est la plus délicate : la création du compte bancaire de l'association. Ceci demande une copie du règlement interne (avec les signatures légalisées et le cachet de l'enregistrement dans la recette des finances), une copie de l'avis de réception et de la déclaration initiale (la déclaration initiale doit être aussi avec

des signatures légalisées), une copie de la publication au JORT, une copie des CIN de tous les membres du bureau et d'un avis d'accord de confiance signé aussi par les membres du bureau (ce papier déclare que tout le bureau accorde la confiance au Président et au Trésorier pour s'occuper des transactions bancaires par signature conjointe). Penser à bien présenter l'association et vos éventuelles sources d'argent lors du premier contact avec les banques, elles ont tendance à être méfiantes lorsqu'il s'agit d'une association, surtout par les temps qui courent. Penser également à vous rendre aux banques flexibles et orientées "commercial" comme Attijari Bank ou l'UIB et éviter les autres comme l'UBCI. Eviter aussi les grandes agences car elles vont exiger un versement minimal de 500dt lors de la création du compte, ainsi que trop de détails agaçants.

Enfin, prévoyez 150 à 200 DT comme dépenses. Les frais du huissier notaire sont de 60 à 70 DT, les frais de la publication au JORT sont de 40 à 50 DT, le prix du cachet est entre 30 et 40 DT, et l'enregistrement du règlement principal 40 DT (20 DT par page) à la Recette des Finances.

La culture, en tant que pilier d'une identité unique et propre à la ville et de moteur indispensable à un développement local et durable, doit susciter l'intérêt aussi bien des différents acteurs de la société civile que des responsables au pouvoir.

C'est au moyen d'une concertation démocratique et d'une collaboration active et efficace qu'on peut aboutir au succès.

Prendre conscience de ces enjeux et passer aussitôt à l'action est un pas géant vers un avenir meilleur.



ECONOMIE ENVIRONNEMENT

Chapitre 9 : Economie verte et fiscalité environnementale

DURABILITÉ FINANCIÈRE

Durabilité du bénéfice : cela signifie que les bénéfices du travail de développement continuent à être ressentis par la communauté et les individus, que le projet ou le programme se poursuive ou non.

Durabilité de l'organisation : cela signifie que l'organisation est capable de poursuivre ses activités. Elle dispose d'une vision et d'une infrastructure financière et organisation pour lui permettre de réaliser sa vision.

Durabilité financière : la durabilité financière fait partie de la durabilité de

l'organisation. Cela a à voir avec la capacité continue de l'organisation à générer suffisamment de ressources pour travailler à la réalisation de cette vision.

Afin d'être durable, une organisation doit :

- Disposer d'une orientation stratégique claire
- Etre capable d'analyser son environnement ou son contexte pour identifier des opportunités pour son travail

- Etre capable d'attirer, de diriger et de garder un personnel compétent
- Disposer d'infrastructures administratives et financières adéquates
- Etre capable de démontrer son efficacité et son impact afin de pouvoir collecter davantage de ressources
- Obtenir le soutien et l'engagement de la communauté dans ses activités.
- Afin d'être financièrement durable, une organisation doit :
- Disposer de plus d'une source de revenus
- Disposer de plus d'une manière de générer des revenus
- Réaliser des plans stratégiques, financiers et des programmes d'action régulièrement
- Disposer de systèmes financiers adéquats
- Disposer d'une bonne image
- Etre claire par rapport à ses valeurs
- Etre autonome financièrement.

En d'autres termes, tout projet qui suit une politique financière durable se doit d'être en mesure de subvenir à ses propres besoins et toute initiative peut disposer d'un modèle économique en mesure de garantir son autonomie.

Pour les associations, il ne s'agit pas que de profit économique mais d'un projet de développement social et culturel aussi. Certains projets sont des projets de production et donc, eux-mêmes, source de revenus comme les projets agricoles ou artisanaux et leurs revenus servent à compenser les frais de mise en place et de fonctionnement ou le développement de ce dernier. D'autres sont dépendants des donations des fondations ou d'autres associations de solidarité.

Pour éviter cette dépendance, la solution peut être le développement, en interne ou en parallèle, d'une ou de plusieurs activités génératrices de revenus permettant la maintenance d'une indépendance financière. L'activité génératrice de revenus devra dans ce cas couvrir ses frais de fonctionnement et assurer un profit qui sera dispensé pour les autres activités de l'association.

Cette activité sera choisie selon plusieurs critères. Elle doit être à fort rendement et à forte valeur ajoutée. Elle doit aussi correspondre aux attentes et aux besoins des populations cibles.

Pour répondre à ces contraintes, il est plus facile de travailler en partenariat avec les autorités locales selon les stratégies établies au préalable. Il ne s'agit de créer un substitut à l'état mais de compléter son travail avec un volet plutôt social en renforçant les acteurs locaux et publics sans créer de dépendance du projet vis-à-vis des financements.

Politiques Fiscales Responsables

La fiscalité est l'ensemble des lois et des réglementations relatives aux impôts. Elle est en rapport avec la population et elle détermine une partie de la relation des citoyens avec leur Etat de résidence. La fiscalité affecte tous les citoyens, contribuables ou non. La manière dont les impôts sont prélevés a un impact sur la population active – salariés, grandes et petites entreprises, commerçants et consommateurs. Pour eux, ces prélèvements sont une question de coût économique, de qualité des services reçus en échange et d'avantages sociaux dont ils bénéficient en tant que citoyens. La manière avec laquelle les impôts sont dépensés a également un

impact sur la vie des citoyens. Lorsque les dépenses apparaissent comme procurant des avantages concrets, en donnant à l'État les moyens de gouverner, de mener des politiques et de pourvoir aux besoins sociaux et économiques de sa population, elles contribuent également à améliorer sa légitimité et sa réactivité.

Des autorités fiscales efficaces, efficientes et compétentes sont absolument nécessaires pour mobiliser les ressources budgétaires nationales et fournir aux gouvernements des recettes durables et générées de manière interne. Ces dernières peuvent réduire la dépendance à l'égard de l'investissement étranger et de l'aide au développement et apporter les changements et les revenus nécessaires pour stimuler une croissance vigoureuse, durable et équilibrée.

L'amélioration des capacités des administrations fiscales dans les pays en développement leur permet de passer de la dépendance à l'égard des aides à des recettes durables. C'est la base sur laquelle pourront se développer durablement les infrastructures, les

services publics et un système de prestations sociales, et que l'économie informelle pourra s'officialiser. L'aide au développement devrait donc être affectée aux infrastructures fiscales, notamment au capital humain et à la technologie (matériel et logiciels pour un système fiscal moderne).

Un système fiscal efficace constitue le facteur essentiel pour permettre aux pays en développement de constituer une société civile forte. L'aide au développement est importante, mais ne pourra apporter les changements et les revenus nécessaires pour stimuler une croissance vigoureuse, durable et équilibrée aux pays en question.

Un système fiscal favorable à l'investissement et comportant des règles de droit, une législation prévisible et transparente, des marchés concurrentiels ouverts pour les échanges internationaux et l'investissement et, plus généralement, une bonne gouvernance, est essentiel pour favoriser le développement durable. Le développement durable repose, en partie, sur la capacité des secteurs privés, étrangers et nationaux, d'accroître leur investisse-

ment dans les infrastructures, l'agriculture et les autres secteurs économiques. Pour que les pays en développement concrétisent les avantages de cette croissance, les entreprises estiment qu'une part plus importante des budgets d'aide doit être consacrée au renforcement des capacités des administrations fiscales.

D'autre part, la fiscalité a un impact sur l'offre et la demande de travail. Elle peut décourager les employeurs d'embaucher et les salariés potentiels de reprendre une activité, ou dissuader les actifs de travailler davantage et plus longtemps. L'expérience montre que certaines mesures fiscales influent plus que d'autres sur les décisions des salariés et des employeurs. En axant les réformes sur ceux qui sont les plus réactifs à l'évolution de la fiscalité, les gains en termes d'emploi peuvent donc être conséquents. De plus, les pertes de recettes induites par de telles réformes peuvent être réduites au minimum.

Cependant des réformes fiscales ciblées peuvent également inciter les personnes sans emploi à chercher du travail, et les actifs à travailler davantage

THÉMATIQUES

et plus longtemps pour gagner davantage. Les personnes les plus sensibles à ce type de réformes sont les personnes à faible revenu, les personnes âgées et les seconds pourvoyeurs de revenus (généralement des femmes).

L'un des domaines dans lesquels les gouvernements ont cherché à augmenter leurs revenus sont les taxes écologiques. Et ce, pour de bonnes raisons. Les taxes peuvent fournir une incitation claire à réduire les dégâts environnementaux. Les gros industriels en souffrent et essayent souvent de déjouer les lois pour payer le moins d'impôts possible voire aucun impôt du tout. Toutefois ceci n'est pas encore appliqué dans de nombreux pays.

Transparence Financière

La transparence peut être définie comme la libre circulation de l'information. La transparence financière est donc l'accessibilité à des informations financières relatives à une collectivité.

Compte tenu de son influence et ses répercussions sur l'économie, la société, l'environnement et leur développement, la politique budgétaire se doit d'être

transparente. Les informations qui lui sont relatives doivent être publiques pour accroître son intégrité, sa qualité et son exécution. La participation du public et la création de mécanismes de responsabilisation aident à réduire la corruption et renforcent la légitimité de l'Etat et la confiance dans ce dernier, l'acceptation de la population à payer les impôts et fournir des financements, l'efficacité de l'aide au développement.

La transparence budgétaire renforce l'efficience, l'équité, l'efficacité, la stabilité et la durabilité de la politique budgétaire et accroît la probabilité que cette dernière ait des retombées économiques, sociales et environnementales positives.

La participation effective du public doit autant se faire dans la conception de la politique budgétaire que dans son exécution. D'une part, elle permet aux citoyens d'apprécier la gestion locale et, d'autre part, elle conduit les décideurs publics à appuyer leur gestion sur des indicateurs financiers dans une optique de bonne gouvernance financière et économique. Car il existe une relation de réciprocité entre les citoyens et

l'Etat. Les citoyens fournissent des ressources au pouvoir public et leur confient la gestion des ressources publiques. Ils s'attendent donc à avoir la possibilité de participer à l'élaboration de la politique à suivre et de suivre son exécution ou les comptes rendus.

Il est d'ailleurs plus facile aujourd'hui de diffuser ces informations comme le progrès technologique et des moyens de communication a permis de réduire les coûts et d'atteindre un plus grand nombre de personnes soit agrandir l'échelle de diffusion.

L'amélioration de la transparence, de la participation et de la responsabilisation en matière de finances publiques peut faciliter la stabilité financière, la réduction de la pauvreté, l'accroissement économique équitable, la gestion de l'environnement et du patrimoine commun.

Afin de garantir le droit d'accès à l'information, les systèmes juridiques nationaux doivent établir des lois et des présomptions explicites en faveur du public sans discrimination. Les exceptions doivent être limitées par nature et

énoncées clairement dans le dispositif juridique.

Si la notion de démocratie correspond à la mise en œuvre de la volonté du plus grand nombre, dans le respect de certains standards juridiques, alors la transparence financière apparaît comme un instrument extrêmement important. Elle permet au citoyen de se faire une opinion sur la gestion locale tout en permettant aux personnes juridiques de faire respecter leurs droits, le tout en disposant des informations financières adéquates. Par ailleurs, il convient de se questionner sur l'implémentation du développement de la transparence financière sur la démocratie locale.

La Taxation Environnementale

La fiscalité environnementale vise à intégrer, dans les coûts supportés par les acteurs économiques (entreprises, ménages, secteur public...) le coût des dommages environnementaux causés par leurs activités. Elle représente un moyen économiquement efficace pour modifier le comportement des acteurs.

THÉMATIQUES

En effet, la taxation environnementale est née suite à la prise de conscience de l'opinion et les pouvoirs publics de la nécessité de prendre des mesures qui visent la protection de l'environnement en premier lieu. Les modes de production et de consommation modernes causent des dégâts écologiques énormes et des dégradations environnementales de plus en plus grandes. Il fallait instaurer des mesures efficaces pour limiter leurs effets.

La taxe incite à arbitrer entre son paiement avec maintien de l'externalité (par exemple les dommages causés par la pollution) ou sa réduction (en diminuant cette même pollution par des investissements adéquats). Le taux de la taxe doit égaler le coût marginal de réduction de la pollution et le coût marginal des dommages. La mise en œuvre pratique est délicate, et suppose la connaissance d'informations sur les technologies de dépollution et sur les dommages, qui sont loin d'être toujours disponibles. Donner des exemples concrets de taxes envir.

Les taxes environnementales peuvent être distinguées en fonction de la

problématique environnementale à laquelle elles s'appliquent : consommation de ressources (ressources biotiques, ressources en eau, matières premières énergétiques et minérales), changement climatique (émissions de gaz à effet de serre) et pollutions (pollution de l'air, de l'eau et gestion des déchets).

La fiscalité écologique est aujourd'hui un enjeu majeur, au moins dans le débat, dans le cadre de la lutte contre le changement climatique : la fiscalité « carbone » ou « carbone-énergie » est considérée comme un instrument fondamental pour réduire les émissions de carbone et maîtriser les consommations d'énergies surtout celles non renouvelables.

La fiscalité carbone dépend fortement des politiques industrielles des pays qui ne souhaitent pas freiner la compétitivité de leurs entreprises en taxant l'énergie nécessaire à leur fonctionnement. La taxation se déplace alors sur les produits utilisés par l'ensemble de la population, comme l'essence. L'impact de ces différentes taxes sur la réduction des émissions de CO₂ est très variable

Comme le montre l'adoption d'une taxe carbone dans quelques pays européens (à développer : quels résultats pour quels pays ?).

Si l'environnement est aujourd'hui un enjeu de société, s'il n'a jamais été autant présent dans les discours, si le développement durable, quelle que soit la manière dont on le définisse, envahit les justifications des politiques publiques et des choix privés des grands groupes industriels, il faut bien constater que la modification des comportements qui engendrent les dégradations environnementales sont encore bien timides, et que l'utilisation de la fiscalité environnementale à cette fin est encore peu développée. D'ailleurs il est souvent politiquement délicat d'imposer des taxes supplémentaires aux secteurs consommant beaucoup d'énergie. Ainsi, le kérosène utilisé dans les avions est exonéré, et pour l'instant il est exclu que la situation change sur les vols internationaux.

L'économie Verte

L'économie verte est une économie qui entraîne une amélioration du bien-

être humain et de l'équité sociale tout en réduisant de manière significative les risques environnementaux et la pénurie de ressources. Elle se caractérise par un faible taux d'émission de carbone, l'utilisation rationnelle des ressources et l'inclusion sociale.

Pour promouvoir cette économie, la croissance des revenus doit provenir d'investissements publics et privés qui réduisent les émissions de carbone et la pollution, renforcent l'utilisation rationnelle des ressources de manière équitable entre les régions et l'efficacité énergétique et empêchent la perte de biodiversité et des services environnementaux.

Il devient nécessaire de catalyser cette économie par une politique de développement adéquate, une fiscalité incitative, des réglementations, des subventions et des mesures incitatives nationales, de l'infrastructure juridique et du marché international, et des accords de commerce et d'aide est essentiel pour sa prolifération. Le but ultime est de préserver l'environnement et essayer au mieux d'en restaurer une partie car le capital naturel est considéré

comme un atout économique crucial. À l'heure actuelle, les conditions favorables penchent lourdement en faveur de l'économie brune dominante laquelle, entre autres, dépend à l'excès de l'énergie issue des combustibles fossiles.

Le concept d'économie verte ne remplace pas le développement durable qui demeure un but vital à long terme, mais pour l'atteindre un verdissement de l'économie est nécessaire.

Les preuves abondent aujourd'hui que le verdissement des économies ne fait pas obstacle à la création de richesses et d'emplois et qu'il existe de multiples opportunités d'investissements durables, et donc d'augmentation de la richesse et des emplois, dans de nombreux secteurs verts. Il existe un lien indissociable entre éradication de la pauvreté et amélioration de l'entretien et de la sauvegarde des biens environnementaux communs en raison du flux des bienfaits issus du capital naturel dont bénéficient directement les pauvres.

La transition vers une économie verte crée de nouveaux emplois qui, au fil du temps, excèdent les pertes en matière dans l'« économie brune ». Mais les emplois perdus pendant la période de transition requièrent d'investir dans la formation à de nouvelles compétences et l'acquisition de nouvelles connaissances.

Cette transition variera considérablement selon les nations car elle dépend des spécificités du capital naturel et humain de chaque pays et de son niveau de développement économique, culturel et social. Certains ont atteint des niveaux élevés de développement humain mais souvent aux dépens de leur base de ressources naturelles et de la qualité de leur environnement et au prix d'un niveau élevé d'émissions de gaz à effet de serre. Leur défi est de réduire l'empreinte écologique par habitant en maintenant la qualité de vie.

cours ESSAIS



AUTOMOBILE IMPARFAIT

Chapitre 10 : L'automobile - un transport imparfait

Les deux principales raisons de posséder une voiture sont sans doute la possibilité de se mouvoir rapidement et de partir où et quand son conducteur le souhaite. La deuxième raison, le facteur nommée « liberté » a souvent été présenté comme le rêve américain, et a donné lieu à des stéréotypes tirant vers l'individualisme farouche et un mode de vie indépendant. Les recours à l'automobile sont pourtant plus proches de la réalité des besoins quotidiens : aller travailler, faire des courses et chercher les enfants à l'école.

Bien que la vitesse des voitures semble leur donner un avantage considérable par rapport aux autres types de transport, une fois tous les facteurs temps soustraits dans l'équation, la situation est bien moins rose. Le philosophe et critique social Ivan Illich a fait un calcul de l'ensemble des facteurs temps impliqués dans l'utilisation d'une voiture. Ses données ont été consignées dans l'ouvrage intitulé « Énergie et équité » en 1974.

Ainsi selon llich le citoyen américain moyen consacre plus de 1 600 heures par an à sa voiture. Il passe beaucoup de temps dans sa voiture. Il la gare et va la chercher. Il gagne de l'argent pour payer ses charges et autres versements mensuels. Il travaille pour payer l'essence, les péages, l'assurance, les taxes et les amendes. De ses seize heures de veille quotidienne, il en passe quatre sur la route ou à rassembler des ressources pour le fonctionnement de son véhicule. Et ce chiffre ne tient pas compte du temps consommé par d'autres activités dictées par la voiture : le temps passé dans les hôpitaux, les tribunaux et les garages, le temps passé à regarder des publicités automobiles ou assister à des réunions de consommateurs afin de mieux choisir le prochain modèle. Au total, l'Américain moyen met 1 600 heures pour effectuer 7 500 miles : moins de cinq miles à l'heure (soit 12.000 km et 8 km / heure)

Il faut donc garder à l'esprit que lorsque vous incluez tous les autres éléments dans l'équation, la vitesse réelle du moteur se retrouve considérablement réduite, à 8 km à l'heure. Et

encore, ces chiffres ont été calculés avant même que les embouteillages que nous connaissons actuellement n'enva-

SANS ISSUE

© Andy Singer

Conduire au travail / travailler pour conduire



hissent les villes. Beaucoup de gens passent de précieuses heures de leur vie chaque jour dans les embouteillages. Dans le cas le plus extrême, en Chine sur l'autoroute 110, un embouteillage de véhicules en panne s'étendait sur 100 kilomètres et a duré plus de 10 jours. Que faut-il faire pour que les gens se réveillent et se rendent compte que ce système comprend de graves dysfonctionnements ?

En ce qui concerne les coûts liés à la conduite, on oublie souvent que le carburant (essence) n'est qu'un des très

nombreux coûts associés. Le propriétaire doit procéder à l'achat du véhicule, à son entretien, au paiement des frais, tels que l'assurance, le permis de conduire, l'immatriculation de la voiture, les frais de stationnement, les réparations, etc. Beaucoup de gens consacrent une grande partie de leurs revenus mensuels à leurs habitudes de conduite. Au-delà de cela, les gouvernements versent souvent des subventions importantes, pour faire baisser le prix de l'essence ou pour construire des

routes coûteuses et des parkings. Cela signifie souvent que l'argent qui aurait pu être dépensé sur les transports en commun ou d'autres services sociaux essentiels est dépensé dans des infrastructures consacrées au transport individuel.

C'est ce qu'on appelle les coûts externes de la conduite et font de l'utilisation de la voiture, une mode de transport coûteux bien que le gros de la population l'ignore.

Les impacts de la voiture sur la santé publique

Fabriquer une voiture produit une énorme quantité de déchets, et consomme beaucoup d'énergie et de matières premières. Il faut bien considérer cet énorme fardeau environnemental avant que quiconque s'assoit derrière le volant.

Et une fois que vous commencez réellement à conduire, vous devez comprendre que : les véhicules automobiles génèrent plus de pollution atmosphérique que toute autre activité humaine individuelle. Le réchauffement climatique peut potentiellement

nous conduire à une catastrophe écologique mais la pollution causée par la combustion d'hydrocarbures avait déjà un effet direct sur la santé humaine pendant des années. Le cancer et l'asthme sont deux maladies qui sont des produits de la pollution. Outre le dioxyde de carbone et le monoxyde de carbone, la matière particulaire atmosphérique (les PM2.5 ou PM10 par exemple) est particulièrement nuisible à la santé humaine. Or ces particules sont répandues dans les émissions de moteurs diesel, ainsi que la

dioxine, qui est un sous-produit de la pollution, et qui est soupçonnée d'être la cause principales des cancers dans le monde. La dioxine, trouve son chemin dans la nourriture que nous mangeons à travers la pollution, elle se retrouve dans la viande et les produits laitiers. Les maladies pulmonaires causées par la pollution sont un facteur conduisant à la mort dans le monde entier.

Tandis qu'en Europe et en Amérique du Nord, la gravité de cette situation est entrée dans l'opinion publique, dans de nombreuses régions du monde, le public est cruellement sous-informé. Pensez à tous les gens qui sont assis pendant des heures dans un café au bord d'une route très fréquentée

: ce qu'ils ne réalisent pas, c'est qu'ils sont lentement empoisonnés.

Outre la pollution, les accidents routiers représentent un autre impact majeur des déplacements en voiture sur la santé publique. Un million à un million et demi de victimes meurent chaque année sur les routes. Ce qui donne 3 000 personnes qui meurent chaque jour dans le monde d'un accident de la route. Et 30 000 personnes sont blessées chaque jour. Il est incroyable que les gouvernements, les décideurs et la population en général ne soient pas assez irrités par de tels résultats pour engager des contre-offensives plus efficaces.

Effets néfastes sur l'environnement

Non seulement la santé humaine est en péril à cause de la pollution mais la nature et les animaux le sont aussi. D'une part, la pollution elle-même ou les changements qui en résultent sont assez dévastateurs pour les habitats naturels, mais quand on ajoute à cela le fait que les routes sont souvent construites dans des zones naturelles,

ceci génère d'autres sources de pollution. Autre impact néfaste de l'automobile : la propagation de l'activité humaine dans de nombreux tronçons du monde naturel, générant pollution, grande quantité de déchets, ainsi qu'une perte d'habitat naturel et bien plus encore.

Il suffit de demander aux résidants d'Istanbul ce qu'ils pensent de la construction d'un troisième pont dans le nord de la ville. Il aura fallu abattre des milliers d'arbres pour une seule route. Il est également prévu que ce projet engendre un énorme afflux de nouveaux résidents et de constructions, ce qui s'ajoute aux problèmes environnementaux et sociaux d'une ville déjà très dense et surpeuplée - comptant 12 millions de personnes.

SANS ISSUE

© Andy Singer

AUTOMOBILES:



Effet sur les communautés

Les rues avoisinantes et le trafic qu'elles doivent supporter, ont un impact sur le tissu social du quartier. Par exemple, le nombre moyen d'amis qu'une personne peut avoir a au sein de son quartier correspond à la vitesse et au volume de la circulation routière. Plus la rue est empruntée, moins vous aurez de chances de connaître quelqu'un qui vit de l'autre côté de la voie.

La communauté est très importante pour la santé et le bien-être de chaque individu. Autre perte pour la commu-

nauté lorsque les voitures deviennent le mode de transport dominant, c'est la perte de l'interaction humaine. Dans les communautés où la marche, les transports communaux et les espaces publics sont importants, le montant de l'interaction, en particulier les rencontres fortuites, marque un dynamisme certain, qui n'a jamais lieu lorsque l'automobile est le principal mode de transport. Voir le chapitre sur les espaces publics pour en savoir plus à ce sujet.

Pollution sonore et visuelle

Toute personne qui a vécu dans une grande ville doit se familiariser avec le bruit qui y est associé. Qu'il s'agisse du son strident des freins ou des alarmes de voiture circulant dans la nuit, tout cela est devenu tout à fait normal pour le citadin. Les habitants des campagnes ont besoin d'un temps d'adaptation au bruit des villes après leur arrivée. Il y a également un lien étroit établi entre le bruit intense des villes motorisées et la propension des personnes âgées à contracter des crises cardiaques.

Toute personne ayant déjà flâné dans les rues sans voitures de Venise, en Italie ou visité de même sans voiture les îles des Princes d'Istanbul sera frappé

par la paix et la tranquillité qui résultent de l'absence de circulation automobile.

Visuellement, des rangées de voitures garées ainsi que de grandes aires de stationnement offrent souvent une vue moins agréable que le parc de la ville ou d'une cour pavée piétonne.

Comme vous pourrez le lire dans le chapitre sur la mobilité, il existe des solutions alternatives réalistes et facilement accessibles pour réduire l'usage de l'automobile comme moyen de transport. Certains endroits dans le monde ont déjà parcouru un long chemin pour apprendre à remodeler leurs villes et leurs systèmes de transport.



Trois utilisations de l'espace: expérimentation menée à Münster, Allemagne



Le miracle de Bogotá

Chapitre 11 : Le miracle de Bogotá

Bogotá, la capitale de la Colombie, compte près de 8 millions d'habitants. Historiquement, Bogotá était une ville pauvre, son taux de criminalité est élevé, ses transports chaotiques. Dès la moitié des années 90, deux maires ont pris l'initiative de mettre en place des programmes ambitieux. Antanas Mockus, a gouverné entre 1995 et 1997, suivi du mandat d'Enrique Peñalosa (1998-2001) : tous deux ont donné une nouvelle direction à la ville. Ils ont instauré une vaste réforme de l'infrastructure et des transports urbains, aboutissant à une transformation de la ville importante et rapide, vite devenue un succès mondial.

À partir du premier mandat du mathématicien et philosophe Antanas Mockus en tant que maire en 1995, la ville a subi d'importants changements. On lui doit le développement du système de transports en commun, la récupération d'espaces piétonniers, la construction de bibliothèques publiques et d'un réseau de pistes cyclables. Sous sa direction, Bogotá a tout de suite vu les fruits de ces améliorations : la consommation d'eau a été réduite de 40 %, 7 000 groupes de sécurité de la communauté ont été formés et le taux d'homicides a chuté de 70%, l'eau potable a été fournie à tous les foyers (contre à 79 % d'entre eux en

1993) et de l'assainissement a été fourni à 95 % des foyers, contre 71%. Les accidents de la route ont diminué de plus de 50% ainsi que la diminution de perte de temps quotidienne à cause des embouteillages (il y a été divisé par deux, passant de 2 heures à 1 heure de transport). Enfin, la pollution de l'air a été réduite de 16%. La consommation de carburant a été réduite de 10%. Tandis que l'utilisation du vélo a augmenté de 5%.

Puisque la loi colombienne interdit au maire sortant d'être réélu, en 2001 Antanas Mockus, a pu se représenter à la suite de Peñalosa afin de poursuivre les mêmes programmes. Entre temps, Peñalosa, qui avait acquis un nom au niveau international, a été invité partout dans le monde pour présenter le «miracle de Bogotá».

La mairie a commencé toutes ces réformes de zéro : les transformations de Bogota sont dues au travail de la mairie et sont le résultat d'initiatives mises en place pour la ville.

Dans les années 1998, avant que les nouvelles grandes orientations ne soient prises, la ville a considéré une proposition

de la part de l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA) pour s'engager dans un important programme de construction d'autoroute. Cependant, la ville a décidé de ne pas s'y engager, et est venue à concevoir son propre plan à elle. Plus de 1 200 parcs ont été créés. Le célèbre Trans Milenio – un service rapide par bus (Bus Rapid Transit BRT, aussi



Centre-ville de Bogotá

appelé bus à haut niveau de service (BHNS) a aussi vu le jour.

Ce service a été mis en place pour améliorer la situation chaotique des transports en communs, il s'agissait alors d'un vrai réaménagement du réseau des transports. Le maire de Bogota de l'époque, Peñalosa, avait donc hérité au début de son mandat d'une grande quantité de lignes de bus indépendantes, sans aucune coordination entre elles, et une circulation intra-muros peu pratique.

QUELQUES COURTS ESSAIS

Le TransMilenio ouvrait en décembre 2000 avec 41 km de ligne. Une deuxième phase en mai 2006 a augmenté le nombre de lignes disponibles, une troisième phase de développement est en cours. Le TransMilenio dispose en 2013 de 11 lignes, qui desservent au total 115 arrêts, sur une longueur de 87 km. Il est prévu d'atteindre les 388 kilomètres de ligne prochainement.

Le TransMilenio se compose de 115 stations surélevées au centre d'une avenue principale. Les utilisateurs payent pour leur trajet dans la station et attendent l'autobus, à son arrivée deux portes en verre coulissent des deux côtés de la station. Deux ruelles de chaque côté des stations sont dédiées aux autobus leur permettant de passer devant la station sans s'arrêter tandis que la station permet de faire entrer et sortir les passagers. L'utilisation du système paraît compliquée, mais il suffit d'avoir en main le guide des stations, (ce guide est aussi disponible dans chaque station), se localiser, trouver la station la plus proche et chercher la ligne de la station de destination la plus courte. Il ne reste qu'à savoir à quelle station s'arrêter pour se

rendre à sa destination. Le système BRT est également surnommé « métro de surface » dans la mesure où il présente tous les avantages du métro tout en étant au niveau du sol. Autre avantage, sa construction ne coûte qu'1/50 du coût d'un métro classique ce qui le rend idéal pour des villes à budgets restreints.

Le système de transport en commun de Bogotá est considéré aujourd'hui comme un modèle de déplacements et d'usage de l'espace public digne d'être exporté. Des villes comme Los Angeles, Ottawa et Toronto (Canada), New Delhi (Inde) ou Santiago (Chili) étudient ou construisent des systèmes de transport



Pistes cyclables à Bogotá

similaires. Cette reconnaissance internationale témoigne du succès et du caractère innovant du système de TransMilenio et ce, malgré ses défauts (saturation actuelle du système) et la nouvelle proposition du maire en place, Samuel Moreno, de construire un métro à Bogotá.

À ce stade, il est prévu que le système BRT TransMilenio transportera plus de 80% des citadins, en raison de l'augmentation de la densité du réseau. Le réseau de piste cyclable sera également étendu.

Concernant les pistes cyclables, Bogota en a construit presque de 300 Km, entre 1998 et 2000 en seulement deux ans. Il s'agit de couloirs à double sens de 3.2 mètres de large en moyenne sur le trottoir. La capitale colombienne a construit le plus grand réseau d'Amérique Latine et l'un des plus grands des pays en développement. La mise en place d'un réseau si étendu en un laps de temps aussi court a imposé le défi d'un changement de mentalité et de mode de vie afin d'augmenter l'usage quotidien du vélo. Pour ce faire, et pour consolider l'usage quotidien et généralisé de ces réseaux de pistes cyclables, une « Campagne

intégrale de diffusion des pistes cyclables » a été lancée en 2001.

Autres réalisations dont Bogotá est fière : la limitation de l'utilisation de voiture selon les numéros de plaque d'immatriculation. Des carfree Sundays ont été introduits : chaque week-end et vacances, plus de 100 kilomètres de routes principales sont dégagés, et environ deux millions d'habitants, jouissent d'espaces sans aucune voiture.

La capitale colombienne a mis en place un événement très populaire qui a donné des idées aux autres grandes villes du monde comme San Francisco : il s'agit des « ciclovía » : chaque dimanche les citadins profitent de 120 km de voies mis à leur disposition sans voiture, de 7h à 14h. Ciclovía est considéré comme une initiative à la fois environnementale et sociale. Le vélo, ce moyen de transport devient un outil de partage et de rencontre.

Bogota a inspiré beaucoup d'autres villes dans le monde ; beaucoup d'initiatives, moins fréquentes du Ciclovía, viennent de naître partout dans le monde. Aux Etats Unis, au Mexique, au Pérou,

QUELQUES COURTS ESSAIS

au Brésil, en Canada, en Australie, en Belgique.

Par exemple, à San Francisco, aux Etats Unis, un grand évènement très populaire est organisé 2 à 4 fois chaque année, appelé le «Mission Sunday Street»

qui suit un similaire à celui du Ciclovia à Bogota.

Bogota inspire par ses pratiques à la fois simples à mettre en œuvre, amusantes et motivantes.

Toujours à Bogota, des terrains de jeux de qualité ont été construits également dans les quartiers aisés et moins aisés de la ville. Là où la JICA avait conseillé la construction d'autoroutes, des rues piétonnes de 17 kilomètres ont été érigées, ainsi que 45 km de corridors verts.

Bogotá ne s'est pas arrêté là. Ces développements sont prévus sur plusieurs années. Un jeudi, en Février 2000, à l'occasion de la journée sans voiture, Bogota, (quatre fois la taille de Tunis), a vécu au rythme piétonnier, à l'exception de quelques véhicules autorisés : véhicules de police, des pompiers, de l'armée et les

ambulances, les motos et les taxis et les transports en communs. En cas d'infraction, le conducteur s'exposait à une amende équivalant à 164 \$, soit 15 fois de salaire minimum pour une journée de travail !

Après avoir été approuvé lors d'un référendum, l'évènement est devenu un rendez-vous annuel !

Parmi les projets en vue, citons l'interdiction d'utiliser la voiture durant la semaine de lundi à vendredi, entre 6h et 9h du matin, ainsi qu'entre 14h30 et 19h30, d'ici 2015.

Ces nombreuses réalisations ont permis un changement structurel de la mentalité et de la pratique de la mobilité urbaine. Grâce à la prévention et la bonne volonté des maires, le niveau de vie a augmenté. Tout le monde reconnaît aujourd'hui que la qualité de vie à Bogota s'est améliorée. Les résidents peuvent facilement voir le changement dans leur quotidien, ils sont plus heureux et jouissent de davantage de confort. Fiers de leur ville, ils sont beaucoup plus optimistes sur leur avenir.



PIC PETROLIER ET ALTERNATIVE

Chapitre 12 : Face aux dangers du pic pétrolier, quelles alternatives ?

Comment les villes sont-elles confrontées au pic pétrolier ? Face au réchauffement climatique qui menace, quelles autres alternatives post-carbone ?

La croissance à la fois démographique et économique que nous connaissons est liée à l'exploitation massive des différentes richesses de la Terre. La révolution industrielle de ces dernières décennies est fortement liée à une ressource aux qualités exceptionnelles : le pétrole. C'est la ressource la plus convoitée par l'homme. En effet, l'or noir, est utilisé dans toutes sortes de

produits : produits alimentaires, vestimentaires, hygiéniques ou encore pour les matières plastiques ; pour la construction des routes, l'asphalte et des véhicules (pneus, tableau de bord, sièges, etc...). Et dans des milliers de produits de la vie quotidienne : shampoings, détergents, cosmétiques, parfums, peintures, vernis, médicaments, emballages, isolants, textiles, plastiques, etc. L'agriculture industrielle moderne est elle-même une machine à transformer des énergies fossiles en nourriture. Les hydrocarbures interviennent dans la fabrication

des insecticides, pesticides, et engrais, le fonctionnement des machines agricoles, l'irrigation, la conservation, le transport, le traitement, l'emballage, et la préparation des denrées agricoles. Mais son utilisation reste fortement liée à la production de carburant : 98% des transports dans le monde s'effectuent grâce au pétrole.

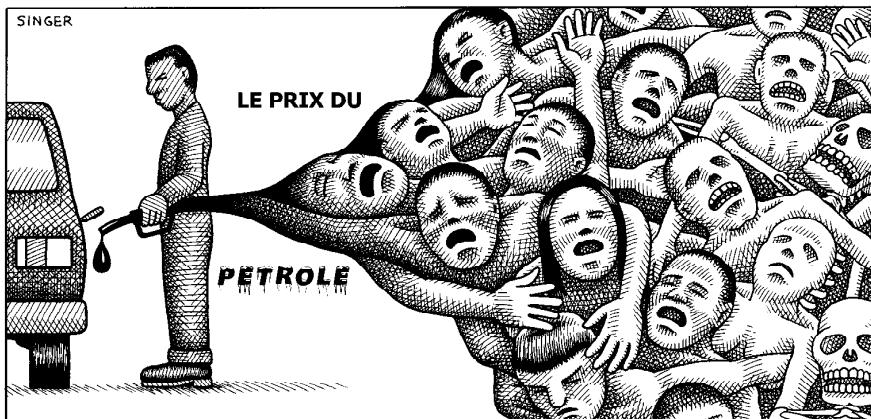
Mais jusqu'où pourrions-nous encore exploiter cette ressource non

ressources fossiles ? Comment s'y préparer avant qu'il ne soit trop tard ? Quelles sont les alternatives ? Comment les villes sont-elles confrontées à ces problèmes ? Qu'est-ce que sont les villes en transition et les villes dites « post Carbone » ?

Afin de répondre à toutes ces questions d'actualité brûlante, il faut d'abord être conscient de la gravité de la situation si cette ressource ou les autres

SANS ISSUE

© Andy Singer



renouvelable ? Car elle sera bientôt épuisée. C'est de ce questionnement que tout commence : pour combien de temps encore reste-t-il du pétrole ? Qu'est-ce que le pic pétrolier, dit le Pic de Hubbert ? Quels sont les risques de chaos mondial face à l'épuisement des

ressources fossiles venaient à disparaître. Sachant que notre utilisation du pétrole devient de plus en plus excessive et indispensable. Nous en sommes devenus dépendants.

Vivre sans pétrole est devenu inéluctable, même au quotidien. Tout

ce que nous connaissons fonctionne ou est fabriqué à partir du pétrole et de nombreuses activités industrielles en dépendent. Il est impossible de trouver quelque chose qui ne soit pas directement ou indirectement lié du pétrole, y compris toutes les énergies alternatives. Remplacer le pétrole du jour au lendemain est donc impossible à ce jour.

Une chose est sûre, nous sommes à présent dans une période où les réserves de pétrole se vident. Une exploitation massive telle que celle que nous menons du pétrole conduit à sa disparition, et on parle toujours de 2050, l'estimation la plus probable pour l'année du risque de disparition du pétrole, selon l'état actuel de notre consommation sans cesse grandissante. Bientôt, nous verrons augmenter les prix des produits issus de près ou de loin du pétrole. On s'approche du temps où l'énergie produite par un baril de pétrole sera égale à l'énergie nécessaire à son extraction.

Le pic pétrolier (Peak Oil), correspond au moment où la production mondiale de pétrole atteindra son maximum et commencera certainement à décroître.

M. Marion King Hubert, géophysicien américain, était déjà conscient de la gravité de la situation. Il est devenu célèbre en raison de la sa fameuse courbe d'Hubert. Il avait prévu en 1956 que la production pétrolière des 48 états producteurs du sud des États-Unis culminerait en 1970, ce qui s'est avéré exact – Hubbert et d'autres auteurs ont montré, en 1998, dans un article du Scientific American intitulé: « The end of cheap oil » (La fin du pétrole bon marché) que la production pétrolière mondiale culminerait entre 2000 et 2010, tandis que l'USGS, en 2000, déplaçait cet horizon vers la période 2030-2040 en doublant le volume des ressources estimées. Il est difficile de prévoir quand interviendra la disparition mais c'est un risque attendu.

On ne peut pas non plus négliger les prémisses du changement climatique induit par-là l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Le changement climatique et le pic pétrolier sont les plus grands défis auxquels l'humanité devra faire face dans un futur proche.

Une prise de conscience des risques lourds est donc primordiale afin de résister à la crise du pic pétrolier et à ce qui peut engendrer. Heureusement des solutions telles que les initiatives de transitions existent. Celles-ci visent en quelque sorte à trouver de nouvelles formes d'énergie renouvelable ou de nouveaux processus de fabrication, de consommation qui pourraient préserver le pétrole et empêcher l'augmentation de son exploitation qui mènera à l'inévitable pic pétrolier.

Ce mouvement des villes en transitions est une initiative née en Grande-Bretagne en septembre 2006 dans la petite ville de Totnes. Mr. Rob Hopkins qui est un enseignant en permaculture (culture agricole en cercle vertueux) avait créé le modèle de Transition avec ses étudiants dans la ville de Kinsale en Irlande un an auparavant. Il y a aujourd'hui des centaines d'Initiatives de Transition dans une vingtaine de pays réunies dans le réseau de Transition (Transition Network). Le modèle de Transition offre un cadre de travail cohérent. Il s'agit d'amener les habitants et les

différents acteurs politiques, économiques et associatifs à prendre conscience du pic pétrolier et des changements qu'il va causer, et à s'y préparer en amont, en mettant en place des solutions visant à réduire la consommation d'énergie fossile, et les émissions de CO₂ via un « plan d'action de décroissance énergétique » élaboré collectivement.

D'autres initiatives de villes qui ont été les premières à prendre conscience de l'importance de ces enjeux pressants, se sont volontairement engagées dans les plans climats, des expériences de transition énergétique, des projets éco-quartier... tout en prenant appui sur des associations ou des réseaux très actifs comme Alliance Climat, Energy Cities ou encore l'ICLEI (Local Governments for Sustainability).

En s'appuyant sur ces expériences innovatrices, les Etats ont pris le relai pour élargir encore la mobilisation et la sensibilisation lançant les politiques nationales nécessaires.

La notion de «société post carbone» exprime ainsi l'idée d'une société qui a réussi à rompre avec sa dépendance vis

à vis de l'utilisation massive de ressources fossiles considérées comme de plus en plus rares ou en risque d'épuisement, générant des risques majeurs pour l'environnement et le climat.

Les trois objectifs qui définissent la « ville post carbone » sont les suivants : un facteur de division par quatre des émissions de gaz à effet de serre, l'autonomie par rapport aux ressources fossiles et l'adaptation au changement climatique. La « ville post carbone » se définit ainsi comme une ville capable de survivre à l'horizon 2050.

Plusieurs dynamiques sont déjà largement engagées et des ruptures seront nécessaires à prendre.

Six scénarios différents dessinent les politiques des villes post carbone. Elles s'articulent avec deux visions contrastées de l'évolution du contexte, l'une en continuité par rapport aux tendances prévisibles, l'autre, au contraire, en rupture.

L'hypothèse de base adoptée pour l'élaboration de ces scénarios est que les sentiers de transition vont dépendre essentiellement de la perception qu'ont

les acteurs concernés ; en particulier les collectivités locales. Pour exprimer les différents degrés de scepticisme ou d'adhésion, trois configurations politiques sont envisagées : la possibilité de renouveler en profondeur les infrastructures urbaines ou énergétiques, changer radicalement la forme des villes et changer les modes de vie urbains.

Dans un contexte tendanciel trois scénarios se présentent : avec une hypothèse de continuité par rapport aux évolutions actuelles, le scénario 1 d'« attentisme intelligent », basé sur l'hypothèse d'un prix du carbone beaucoup plus élevé, et un scénario 2 dit de « créativité carbone » (bénéficiaire d'un contexte économique et technique plus favorable, les incitations économiques, notamment la fiscalité carbone, sont utilisées de manière proactive pour anticiper les contraintes futures, et favoriser des changements plus précoces dans les comportements et les technologies). Ces deux premiers scénarios offrent une première configuration des marges de manœuvre pour des politiques de rupture à l'échelle des

villes, qui sont perçues comme faibles : les collectivités locales, les entreprises et les habitants s'adaptent intelligemment à des incitations, des contraintes, ou des opportunités essentiellement externes ; prix des énergies et du carbone, nouvelles technologies, normes nationales ou internationales...

Le troisième scénario est une configuration qui envisage un renouvellement massif des infrastructures urbaines ou énergétiques dans des contextes plus centralisés : ce sont les « nouvelles infrastructures climatiques et énergétiques (n.i.c.e) ».

Les trois autres scénarios sont en faveur de la rupture à l'innovation. Le scénario 4 « bio Polis » envisage aussi un renouvellement massif des infrastructures urbaines ou énergétiques dans des contextes moins centralisés tout en restant prudent sur la possibilité de changer les modes d'occupation de l'espace ou des modes de vie. Le scénario 5 « la Ville contenue » prévoit une troisième configuration qui explore les conditions et les impacts attendus des mutations de grande ampleur de l'espace et des modes de vie, avec une

variante plutôt centrée sur les politiques foncières et urbanistiques. Et enfin la dernière configuration impliquant des changements majeurs de modes de vie ou de modèles de développement définit le scénario 6 dit «urbanité Sobre».

Dans plusieurs villes, les scénarios ont été mis en place. On peut citer l'expérience de Hanovre, pour la mobilisation de la population et des parties prenantes sur la thématique énergie-climat. Cette politique a été menée depuis le milieu des années 90. Ceci se définit sous le scénario de l'attentisme intelligent. La ville a impliqué tous les services municipaux, y compris le département de l'économie, ainsi que la population, les acteurs privés, les producteurs locaux d'énergie, et les communes voisines. De plus, Hanovre, comme Barcelone, sont considérées comme les tous premiers exemples de villes « contenues », il s'agit du scénario 5. Hanovre s'est engagée à promouvoir une ville « de courtes distances », en favorisant la proximité des lieux de résidence, de commerces et de services ; elle a également favorisé

une « concentration décentralisée » en concentrant la croissance urbaine de l'agglomération dans des pôles urbains secondaires interconnectés par des transports collectifs. Barcelone, elle, a profité de la désindustrialisation pour créer des pôles de centralités nouvelles sur les espaces en déclin, transformer la densité en une plus grande compacité et redessiner ses grands axes de transports.

Bangalore, ville du sud de l'Inde et capitale de l'État du Karnataka, serait un bon exemple de villes contenues s'il ne s'agissait pas que de l'étude préliminaire d'un Plan éventuel. En effet, une simulation réalisée en 2006 par l'Ecole de Mines de Paris a montré qu'il était possible de diviser par 2 en 20 ans les émissions de CO₂ de cette ville, en combinant une maîtrise foncière des densités, un endiguement de l'extension urbaine autour des grands axes de transport et des pôles d'échange, un renoncement à l'usage de la voiture, un développement de la mixité fonctionnelle des emplois et des logements dans la première couronne et, enfin, une maîtrise forte des implantations commerciales et des grands centres généra-

teurs de trafic (hôpitaux, universités, zones industrielles, centres d'affaires etc.)

Quels changements énergétiques d'ici à 2050 selon ces différentes initiatives de mutation et ces divers scénarios ?

Dans le scénario d'attentisme intelligent, 5% des véhicules légers sont électriques. Les imports de charbon ou de gaz représentent 10% du bilan énergétique. Tandis que dans le scénario de créativité carbone, 40% des véhicules légers et 60% des véhicules utilitaires légers sont électriques. Le nombre de kilomètres parcourus (en milieu urbain) a diminué pour 25% du fait d'une meilleure organisation des systèmes de transport, pour 15% du transfert modal.

Concernant le scénario NICE, qui est le scénario de protection par excellence cherchant à réduire la vulnérabilité de la ville, le recours systématique à des ouvrages et à des équipements de protection (digues, stations de relevage, réseaux séparatifs etc.) permet de gérer la diversité des risques. 20% à 25% des véhicules légers

sont électriques et 40% des véhicules utilitaires. Le nombre de kilomètres parcourus en ville a diminué de 20 à 25% du fait d'un meilleur report modal, de 15% du fait d'une meilleure organisation des transports et de 5% du fait de la morphologie urbaine. Le transport sur rail en milieu urbain (train, métro, tramway) ont augmenté de 80%.

Dans les villes Biopolis, 40% des véhicules légers, 60% des véhicules utilitaires légers sont électriques. Le développement d'un parc de véhicules électriques est nécessaire pour tendre vers l'autonomie. L'électricité est produite en grande partie par des panneaux photovoltaïques. La morphologie urbaine défavorable tend à augmenter de 10% le nombre de kilomètres parcourus.

L'engouement tardif pour ces nouvelles technologies n'a pas permis un déploiement aussi important que possible dans le scénario de ville contenue. 25% des véhicules sont électriques. Le nombre de kilomètres urbains parcourus a diminué respectivement de 25%, de 20% et de 15% du fait

d'un meilleur report modal des voyageurs, de la morphologie urbaine, d'une meilleure organisation des systèmes de transport. La morphologie urbaine et le fait que la ville soit compacte permettent de réduire de manière significative de 50% le nombre de kilomètres parcourus par les marchandises dans le périmètre de la région urbaine. La part des transports en commune en site propre (train, tramway, métro) est importante, une augmentation de 100%, dans la mesure où la relocalisation des ménages et des entreprises autour de pôles denses améliore la rentabilité de ces modes lourds.

Enfin, quant au scénario de l'urbanité sobre, de la transformation de la morphologie urbaine et d'une meilleure organisation des systèmes de transport, le nombre de kilomètres parcourus en véhicule particulier en milieu urbain a diminué respectivement de 25%, 20% et 15%. Le parc de véhicules est composé de 30% de véhicules légers électriques. Concernant les adaptations au changement climatique : les citadins apprennent à vivre

avec les aléas climatiques et à gérer les perturbations temporaires.

Aujourd’hui, plusieurs menaces environnementales nous entourent. Au Brésil, la déforestation amazonienne est en hausse. Les données satellitaires de l’Institut National de recherche spatiale (INPE) ont relevé 5 843 km² de forêt dévastée sur un an, une hausse de 28% par rapport à l’année précédente. Cette surface totalement déboisée équivaudrait au département de la Corrèze en France.

Les changements climatiques sont planétaires et la Tunisie ne fait pas exception. Plusieurs études portants sur le changement climatique et ses conséquences néfastes sur le pays, souligne la recrudescence de deux phénomènes : la sécheresse et les inondations. Une étude récente met en évidence les conséquences du réchauffement climatique en Tunisie. Elle a répertorié, pour une période de vingt ans, entre 1977 et 2007, 32 vagues de chaleur et 43,8 % de jours de canicule.

En conséquence du réchauffement climatique, la Tunisie pourrait encourir, d’ici 3 décennies, une pénurie d’eau

potable (-5%) et la disparition progressive de ses eaux souterraines.

(-28 %), notamment au centre et au sud du pays, où la réserve d’eau risque également de voir son taux de salinité s’élèver. A cela s’ajoutent les menaces d’incendies, à cause de l’augmentation de la température (plus de 1,1 °C en 2030 et 2,1°C en 2050), et d’inondations qui entraîneraient une réduction des périmètres irrigués.

Toutes ces conséquences montrent combien la Tunisie est vulnérable au changement climatique. Conscient de cette réalité, l’État multiplie les démarches pour mettre en place une stratégie réfléchie, tant sur le plan national qu’au niveau international, afin de minimiser les impacts du phénomène.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la Convention-cadre des Nations unies sur le changement climatique (CCNUCC) qu’elle a ratifiée en 1993, la Tunisie prépare régulièrement des communications nationales qui résument ses efforts pour contribuer à la lutte contre le réchauffement climati-

que, tant au niveau national qu'international.

On ne peut pas nier que le changement climatique détient une importante part de responsabilité dans les catastrophes naturelles récentes. L'élévation du niveau de la mer dans les îles du Pacifique, les îles des Caraïbes et les îles de l'océan Indien ou encore les énormes ouragans dans le Golfe du Mexique et la côte Est de l'Amérique du Nord en font partie. Le typhon Haiyan a coûté la vie à plus de 5.000 personnes aux Philippines, récemment

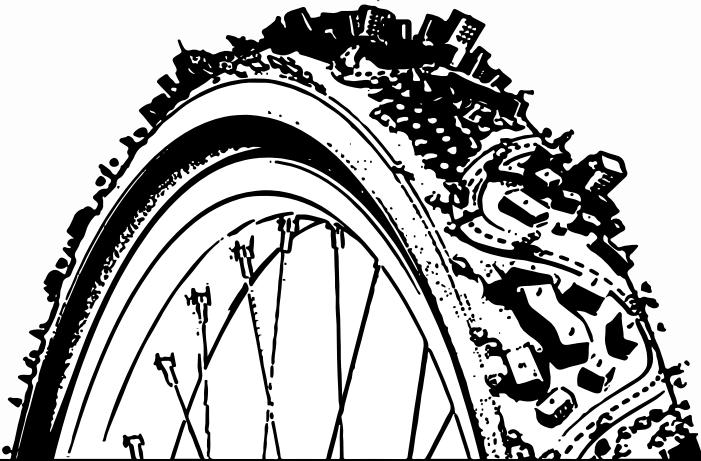
(novembre 2013).

Le rapport du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) a souligné les risques associés aux changements dans les habitudes de production et de consommation, ainsi que la fréquence des événements météorologiques extrêmes. On voit ce changement climatique se profiler à travers des tempêtes tropicales de plus en plus intenses. La terre se réchauffe ainsi que les océans ; L'énergie qui est stockée dans les eaux au large des Philippines augmentera

l'intensité de typhons. Nous nous trouvons maintenant face à une situation critique.

Il est vrai que plusieurs villes européennes tentent de mettre en pratique ces politiques de transition vers l'après pétrole. Cela passe par une prise de conscience des citoyens et une réduction de la consommation pétrolière, en revenant vers d'autres énergies alternatives telles que l'éolien, l'énergie solaire, la géothermie, l'énergie hydraulique, la biomasse et les autres énergies renouvelables.

Mais pourrions-nous vraiment résister au choc du pic pétrolier ? Pourrions-nous vivre sans pétrole ? L'autonomie vis à vis du pétrole et l'adaptation à un réchauffement climatique d'ici 2050 est-ce vraiment possible ? Une chose est sûre, l'état actuel des ressources pétrolières est très inquiétant. Même si l'or noir est actuellement présent partout dans le monde et est un des piliers de l'économie mondiale, il est amené à disparaître dans les décennies à venir. A ce moment-là, il faudra réussir à s'organiser pour faire sans.



bonnes pratiques urbaines

Chapitre 13 : Quelques bonnes pratiques urbaines

Pour que la ville que nous habitons soit un lieu où il fait bon vivre, les citoyens peuvent toujours, et sont incités à contribuer et protéger leur cadre de vie ainsi que la qualité de l'environnement.

Diverses politiques dans plusieurs villes ont été adoptées impliquant une large palette d'acteurs : pouvoir politi-

ques, entreprises et citoyens. Chacun est incité à intégrer des notions de développement durable en modifiant ses comportements individuels et collectifs. Le développement durable implique de revoir le mode de développement en général et les modes de production et de consommation, en particulier.

Bogotá, Colombie - mobilité : le TransMilenio

Le domaine de la mobilité et des transports, concerne toutes les villes sans exception. Notamment, celle de Bogotá (Colombie), dont le système de transport en commun a eu un retentissement mondial. Il est aujourd'hui

considéré comme un modèle à exporter en matière de déplacements et d'usage de l'espace public. Des villes comme Los Angeles (USA), Ottawa et Toronto (Canada), New Delhi (Inde) ou Santiago (Chili) étudient ou construi-

sent actuellement des systèmes de transport en commun similaires au «TransMilenio» de Bogotá. Le TransMilenio est un des meilleurs exemples de Bus Rapid Transit (BRT, Transit Rapide en Bus) ou encore bus à haut niveau de service (BHNS).

Cette reconnaissance internationale témoigne du succès et du caractère innovant du système de TransMilenio et ce, malgré ses défauts (saturation actuelle du système, réseau inachevé). Pour en savoir plus sur Bogota, n'hésitez pas à vous référez au chapitre qui en parle.

Istanbul, Turquie - mobilité : le MetroBüs

Autre exemple à Istanbul, avec un service rapide de bus, appelé MetroBüs. Il s'agit d'un système fermé, les bus circulant uniquement sur voie dédiée. Les arrêts s'apparentent à des stations de tramway/métro avec une ligne de

contrôle du bon fonctionnement et du mobilier spécifique. Le Metrobüs stambouliote est un des systèmes BRT (Transit Rapide en Bus) les plus utilisés au monde.

Londres, Royaume Unies - mobilité : péage urbain

Londres, est, elle, plus familière avec le péage urbain. C'est une des plus grandes villes dans le monde à avoir adopté cette politique. Son but ? Encourager les voyageurs à utiliser les transports en commun, des véhicules moins polluants, des vélos, des motos ou à se déplacer à pied plutôt que de prendre leur voiture ou leur camion, et

ainsi réduire les embouteillages. La plus grande partie des recettes du dispositif a été investie dans les transports publics. Dernièrement, le maire de Londres, Boris Johnson, a annoncé qu'il envisageait de mettre en place une « zone à ultrabasse émission » à partir de 2020 où seuls les véhicules les plus propres pourraient circuler en centre-ville.

Stockholm, Suède - mobilité et des transports : péage urbain

La capitale suédoise, a aussi testé le péage urbain durant six mois au début. Durant cette période, seuls les bus, taxis, véhicules à propulsion hybride et véhicules électriques ainsi que les véhicules immatriculés à l'étranger pouvaient entrer dans le centre-ville sans payer de taxe. Au vu des bons

résultats, l'expérience a été maintenue. On a constaté une baisse de trafic de 18%, mais une augmentation de fréquentation des transports publics de seulement 1%.

Cette pratique commence à se répandre dans plusieurs autres villes : Dublin, Milan, Paris...

Groningen, Pays-Bas - cyclisme urbain

D'autres mesures relatives aux transports ont été adoptées dans plusieurs autres villes. Notamment des mesures pour encourager la popularité grandissante du vélo. Groningen en Hollande (une ville de 190 000 habitants), ne vole pas son surnom de « World Cycling City » - ville mondiale du cyclisme - car 57% des déplacements dans la ville s'effectue en bicyclette ; en effet un vaste réseau de pistes cyclables indépendant a été instauré depuis 1977, ainsi que de bons transports publics, doublés d'une vaste zone piétonne en centre-ville. Groningen est une ville qui

donne la priorité aux piétons et encourage la marche et le vélo, en rendant ces modes de transport confortables, agréables et sûrs. Grâce notamment au principe de la « perméabilité filtrée », favorisant le transport actif et sélectif, en réduisant le nombre de rues qui traversent le centre. Ce concept donne la priorité et l'accès aux réseaux piétonniers et cyclables, la perméabilité filtrée sépare les piétons et cyclistes (et parfois les transports en communs) des véhicules dans certains endroits.

Portland, Oregon, USA - cyclisme urbain

Une autre ville qui a connu un changement dans les pratiques des transports en ayant recours plus souvent au vélo est Portland. Dans cette ville de 600 000 habitants, l'utilisation du vélo a connu une croissance rapide, ayant presque triplé depuis 2001. Ainsi, la circulation des bicyclettes sur quatre des ponts enjambant la rivière Willamette, est passée de 2 855 avant 1992 à plus de 16 000 en 2008. Selon le Bureau des Transports de Portland, 6% de la population locale effectue les trajets domicile / travail en vélo, soit la plus forte proportion parmi les plus grandes villes américaines et environ 10 fois la moyenne nationale. Mais la réputation de Portland en tant que ville du vélo a été renforcée par le projet de «Yellow Bike Project». En 1994, un jeune activiste du nom de O'Keefe, a proposé de peindre en jaune vif des vélos gracieusement mis à disposition (via des dons issus d'associations et l'implication de la Communauté de Vélo à Portland pour les réparations). Ces vélos ont été déployés pour une utilisation libre

autour de Portland. « Gratis pedalis Feralvus » tel était le slogan pour ce fabuleux projet.

Le projet de Portland a été l'un des premiers programmes de vélos communautaires aux États-Unis. Durant ses six premiers mois (entre décembre 1994 et juillet 1995), le projet vélo jaune a déjà fourni près de 400 vélos disponibles pour une utilisation sans restriction dans le centre-ville de Portland.

Grâce à ses efforts en matière de cyclisme urbain, Portland a remporté plusieurs prix de «bicycle-friendly city» (ville cyclable), elle a reçu le prix platine de la Ligue des cyclistes américains et se classe en haut du palmarès des villes les plus respectueuses du vélo dans le monde.

Malheureusement, ce projet a été victime de vol et vandalisme des vélos circulants. Mais d'autres projets, toujours s'inspirant du «Yellow Bike Project» et évitant les problèmes de vol avec un partage mieux organisé, ont été mis en place, tel que les centres / stations de location de vélos.

Portland héberge aussi le festival «Pedalpalooza» chaque été soit un mois durant lequel, chaque un marché du

vélo, des courses cyclistes et des dizaines d'animations sont organisées.

Plusieurs pays - cyclisme urbain : vélos en libre-service

Autre système similaire, le VLS « vélos en libre-service » met à disposition du public des vélos, gratuitement ou non. Ce service de mobilité permet d'effectuer des déplacements de proximité en milieu urbain. Cette location de vélos est une forme de consommation collaborative et permet ainsi de lever trois freins à la pratique du vélo : le stationnement à domicile, le vol et la maintenance d'un vélo personnel. Le premier système de ce type porté par une collectivité territoriale vit le jour à La Rochelle, sud-ouest de la France, en 1974 avec l'installation de 350 « vélos jaunes » répartis dans trois stations en centre-ville, presque 10 ans après la mise à disposition gratuite des vélos blancs de Provo à Amsterdam en 1965.

Il existe d'autres services comme le «call a bike» qui est un service de location de vélos à la demande proposé par la Deutsche Bahn (DB - entreprise

ferroviaire) en Allemagne. Il est aujourd'hui disponible dans les villes de Berlin, Francfort-sur-le Main, Cologne, Munich et Stuttgart.

Il existe aussi le «call a bike FLEX», après l'utilisation du vélo, ce dernier peut être laissé dans n'importe quel carrefour dans la zone-centre de la ville ; après verrouillage du cadenas, l'utilisateur informe du nouvel emplacement du vélo par un appel auprès du service Call a Bike. A la différence du « call a bike FIX » où des emplacements fixes sont précisés, et il faut alors prendre et déposer les vélos dans une station, au lieu d'une dispersion libre en ville.

Ce service, Call a Bike, est aussi adopté dans plusieurs autres pays : en Allemagne, en Australie, au Danemark, en Espagne, en Belgique, en Italie, en Autriche, aux Etats Unis, au Brésil, au Canada, en Colombie, à Chypre, en Chine...

Budapest, Hongrie - cyclisme urbain - Critical Mass

Les pratiques cyclistes peuvent être largement encouragées par la mise en place de rassemblements festifs / militants comme les «Critical Mass», où des cyclistes se donnent rendez-vous en masse pour défiler sur les voies réservées aux voitures pour mieux démontrer la nécessité de prendre les transports cyclistes en compte dans l'aménagement de l'espace public. Le premier Critical Mass a été organisé en 1992 à San Francisco (Etats-Unis). Mais les plus importants rassemblements ont eu lieu à Budapest, Hongrie, avec des pointes jusqu'à 100 000 participants. Cet évènement en Hongrie était à l'origine, en 2004, créé pour la journée sans voiture, mais le maire de l'époque Gábor Demszky a refusé son organisation sous prétexte de ne pas perturber le trafic, ce qui était bien évidemment le but de l'événement ! Un groupe d'irréductibles rejoint par le ministre de la

protection de l'environnement hongrois Miklós Persányi, a tout de même parcouru la ville. Le dimanche suivant, l'évènement a connu un succès inattendu mais cette fois soutenu par le maire M. Demszky, avec environ 4 500 participants. Personne n'aurait pu prédire que de ce modeste début, serait transformés en rencontres bi- annuelle phénoménales. En 2006, le président de république hongroie lui-même, László Sólyom a pris part à l'événement.

Aujourd'hui, des Critical mass ont lieu partout dans le monde. Dernièrement, en Tunisie, le premier Critical Mass a eu lieu le 23 Mars 2013, à Sousse et a tout de suite été couronné de succès avec environ 80 participants. Depuis, l'évènement est organisé chaque dernier samedi du mois dans plusieurs autres villes, avec des participants toujours plus nombreux.

Berlin (Allemagne) et Belgique - valorisation environnementale

Autre pratique de valorisation environnementale, liée à l'aménagement urbain : «les voies vertes» (green-way). Elles valorisent le patrimoine économique et industriel en même temps qu'elles améliorent la qualité de vie. C'est le cas à Berlin. Le Programme d'aménagement du paysage et de protection des espèces berlinois établit les principales nécessités de l'ensemble la ville, pour les surfaces bâties et non bâties : la préservation des éléments naturels, des fonctions de l'environnement naturel, le maintien et la réalisation d'aires de loisirs, d'espaces verts et d'espaces libres, la protection des biotopes et des espèces et l'amélioration de la configuration du

paysage. Depuis janvier 2008, la capitale allemande dispose d'une "zone verte". Celle-ci comprend le centre-ville de Berlin à l'intérieur de la ligne de S-Bahn périphérique appelée le « Ring-Bahn ». Les voies d'accès sont pourvues de panneaux signalisant l'entrée dans la zone verte.

En Belgique, un réseau 2 200 km de voies vertes était déjà déterminé en 2003, dont 900 km déjà aménagés. En France, un décret du 16 septembre 2004 a introduit les voies vertes dans le Code de la route : les voies vertes sont définies comme des routes « exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ».

Plusieurs pays - recyclage et gestion des déchets

Autres bonnes pratiques adoptées par plusieurs villes : le bannissement des sacs en plastique. Une politique qui a connu un grand succès au Rwanda.

En 2008, le gouvernement rwandais fait un terrible constat : les sacs

plastiques sont partout, dans les rues, bouchent les égouts et canalisations, dans les jardins, dans les airs des villes, accrochés aux fils électriques... Par conséquent une loi interdisant « la fabrication, l'usage, l'importation et la

vente » des sacs en plastique entre en vigueur en septembre 2008. Le ministre rwandais des Ressources naturelles et de l'environnement Stanislas Kamanzi souligne alors « l'impact très négatif (des sacs en plastique) sur la gestion des sols, de l'environnement en général, surtout dans les zones urbaines où ils entraînent de graves problèmes d'infiltration des eaux ».

La loi prévoit de lourdes peines pour les contrevenants : emprisonnement de 6 à 12 mois et/ou une amende allant de 100 000 à 500 000 francs rwandais (200 à 1 000 \$). De nouvelles usines pour fabrication de sacs écologiques en papier ont été créées, et avec eux des emplois « verts ».

Voilà un exemple de bonne pratique implantée avec succès dans un pays modeste. Aujourd'hui les villes et campagnes rwandaises sont propres. On dit même que Kigali serait la capitale africaine la plus propre.

A San Francisco aussi les sacs plastiques sont bannis. Cette ville a été la première grande ville des Etats-Unis à supprimer la distribution de sacs plastiques issus du pétrole dans tous les magasins.

Le recyclage et la gestion des déchets sont une affaire à prendre au sérieux. L'Allemagne et l'Autriche affichent les taux de recyclage les plus élevés (déchets ménagers, emballages, papier, verre, plastique...). L'Autriche affiche le taux de recyclage le plus élevé (63 %), suivie de l'Allemagne (62 %), de la Belgique (58%), des Pays-Bas et de la Suisse (51 %). Outre le rapport global, l'AEE a également publié des rapports individuels pour chaque pays.

Au Royaume-Uni, la proportion des déchets recyclés est passée de 12 à 39 % entre 2001 et 2010, et de 11 à 36 % en Irlande, soit un taux de croissance rapide par rapport aux pays en tête (l'Allemagne et l'Autriche).

Plusieurs pays - les villes en transition

Il existe encore bien d'autres bonnes pratiques adoptées par diverses villes. Les villes en transition, en font partie.

Sous cette bannière se rassemblent des collectifs qui visent en premier lieu à rompre avec la dépendance au pétrole

dans notre mode de vie en vue de l'imminence du pic pétrolier et du changement climatique. Cette initiative vise à construire collectivement un mode de vie alternatif non dépendant des hydrocarbures. « Construire » (ou plutôt rendre) une ville en transition consiste très largement à réduire la consommation d'énergie tout en relocalisant l'économie à travers le développement de cultures potagères, de transports propres comme le vélo, des énergies renouvelables, du recyclage, etc. Ceci s'accompagne de valeurs humanistes se traduisant par l'entraide, ou encore l'échange de biens et de services au sein de systèmes d'échanges locaux (SEL). Plusieurs grandes villes du monde comptent déjà des dizaines de milliers de citoyens « en transition » : Londres, Houston, San Francisco, Sao Paulo, Sidney, Bologne, Munich, Genève ou encore Barcelone. En France, plus qu'une cinquantaine de grandes agglomérations sont en « transition » : à Paris, Lyon, Marseille, Montpellier, Grenoble, Avignon, Dijon, Nantes ou Rennes et dans de

nombreuses autres villes plus modestes ou encore à la campagne.

Il reste encore du chemin à parcourir pour réduire l'utilisation des dérivés pétroliers en ville mais l'important est de s'y engager. Plusieurs villes en ont déjà fait le choix et cherchent à adopter de bonnes politiques et / réglementations. La responsabilité des maires est importante, c'est à eux que revient l'initiative et la décision de mieux préserver l'environnement tout en améliorant le quotidien de leurs citoyens.



*“Passages piéton en diagonale”:
une solution pour la traversée des piétons*



Crédits des images

Photo de couverture	<i>Monika Hyatt</i>
Le projet “La falaise” du Youth Council de Monastir	<i>Yassine Temime</i> 19
Les bacs à compost	<i>Roubaix F Moreau*</i> 31
Faire du vélo aux Pays-Bas	<i>Amsterdamized*</i> 41
Une piste cyclable verte à Budapest	<i>Justin Hyatt</i> 47
Critical Mass Sousse	<i>Critical Mass Sousse</i> 57
La Mobilité Durable	<i>Justin Hyatt</i> 67
Zone piédestre à Kadıköy (Istanbul)	<i>Justin Hyatt</i> 72
Ramassage des déchets en Pologne	<i>Tomasz Sienicki*</i> 77
Principes essentiels de la réduction du gaspillage	<i>Kevin Dooley*</i> 84
Le projet «Boîte à lire» du Youth Council de Sousse	<i>Anna Jarzębska</i> 100
Le social par le graffiti en Tunisie	<i>Monika Hyatt</i> 102
Un établissement accueillant pour les cyclistes	<i>Justin Hyatt</i> 110
Une activité du Youth Council de M’saken	<i>Barbara Kazior</i> 113
Trois utilisations de l'espace (Münster, Allemagne)	<i>Aza Raskin*</i> 131
Centre-ville de Bogotá	<i>Justin Hyatt</i> 133
Pistes cyclables à Bogotá	<i>Justin Hyatt</i> 134
Passages piéton en diagonale	<i>hyperspace328/BeeLoop SL*</i> 155
Quatrième de couverture	<i>Anna Jarzębska</i>

LE DEVELOPPEMENT DURABLE AU SEIN DE NOS COMMUNAUTES

— UN GUIDE PRATIQUE —

Le livre que vous tenez entre vos mains a été produit par une équipe d'auteurs et de travailleurs installés en Tunisie. A notre connaissance, aucun ouvrage semblable n'a jamais été écrit à destination du public tunisien. Ce livre se veut un guide pratique vers la durabilité de votre ville et de votre communauté. De nombreux aspects du développement durable y sont traités ainsi que des conseils pour aboutir à un monde plus respectueux de l'environnement et des communautés économiquement sensibles.



MiLA
Fundacja Miejsc i Łodzi Aktywnych



www.jeunesactifs-tunisie.org