Qu’est-ce que le DD Le développement durable est un concept souvent difficile à appréhender dans son ensemble. Cette appellation regroupe de nombreuses approches, visions et sensibilités. Nous vous fournissons ici quelques clés pour en connaître les grands principes, enjeux et acteurs La définition la plus reconnue ...est celle de Gro Harlem Brundtland, ministre norvégienne qui a présidé en 1987 la rédaction du rapport « Notre avenir à tous » sous la direction des Nations Unies. Ce rapport a défini la notion de développement durable, qui constitue encore aujourd'hui la définition la plus communément admise : "Le développement durable est un mode de développement qui répond aux besoins des générations actuelles sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs." Rapport Brundtland, 1987. La citation d’Antoine de Saint Exupéry est aussi souvent reprise pour synthétiser les enjeux du développement durable : "Nous n’héritons pas de la Terre de nos parents, nous l’empruntons à nos enfants." Une pique de Jean Yanne, artiste et critique des travers et des ridicules de son époque, caricature bien la situation actuelle : "Tout le monde veut sauver la planète, mais personne ne veut descendre les poubelles!"



Écran Plasma / Écran LCD

Deux technologies distinctes L'écran LCD (Liquid Cristal Display) filtre la lumière. Il est composé de deux plaques parallèles transparentes. Une fine couche de cristaux liquides est coincée entre ces plaques. Ces cristaux s'orientent lorsqu'ils sont traversés par du courant électrique pour ensuite produire des pixels. L'écran plasma renferme un gaz (argon et xénon). Excité par le courant électrique, le gaz contenu dans les cellules de l'écran (les pixels) produit un rayonnement lumineux qui est ensuite converti pour permettre d'obtenir 16 millions de couleurs.

Les considérations pratiques

La taille de l'écran et sa distance aux yeux Réfléchissez à la place de l'écran à la maison.   
Sur les petites tailles d'écran (15 à 36 pouces), seule la technologie LCD existe. Entre 37 et 50 pouces, les deux technologies sont disponible. Au-delà de 50 pouces, on ne trouve que des écrans Plasma.   
La technologie HD (haute définition) permet aujourd'hui de regarder un écran large même de très près. Attention cependant à la santé de vos yeux, prévoyez une distance de 5 fois la diagonale de l'écran entre lui et vous. Cela vous aidera à déterminer la taille idéale pour votre cas.

Durée de vie et consommation électrique Entre 50 000 et 60 000 heures pour LCD. Entre 30 000 et 50 000 heures pour Plasma. Soit environ 6 heures par jour pendant 14 ans pour les deux. La technologie plasma consomme plus d'énergie (jusqu'à 20% de plus) à l'allumage des pixels de l'écran par rapport aux écrans LCD (lampes à haut rendement). Les derniers appareils LCD sont même étudiés « basse consommation ». Prix

L'écran Plasma est encore globalement plus cher que l'écran LCD (pour une taille équivalente). Mais l'écart se resserre.

L'image : qualités et défauts Couleurs / contraste / Pixel « mort » / Fluidité La structure des écrans plasma permet d'obtenir des noirs profonds : les contrastes et les détails ressortent mieux sur des images sombres ou lumineuses. Sur les LCD, les couleurs sombres ont un rendu moins performant (traces de lumière), même si cette technologie s'améliore. Le plasma restitue les couleurs de manière plus naturelle (meilleur dégradé). Il évite également les « pixels morts », qui peuvent s'afficher en noir ou blanc sur les écrans LCD (parfois très gênants). L'enchaînement d'images peut sembler plus fluide sur les plasma. L'angle de vue

Important si vous n'êtes pas face à l'écran. Les téléviseurs plasma offrent généralement de meilleurs angles de vue. A 160° ou 170° (verticalement / horizontalement) les écrans LCD déforment plus l'image que l'écran plasma. Sensibilité aux images rémanentes ou l'effet de « brûlure » Ce genre de défaut est propre aux écrans plasma. Lorsqu'une image statique reste trop longtemps à l'écran, les pixels peuvent être altérés (surtout dans les 200 premières heures d'utilisation). Ce défaut est irréversible et provoque des pertes de luminosité par endroits. Si vous utilisez votre écran pour le jeu vidéo, la technologie LCD est donc plus appropriée

Effet miroir Les écrans plasma réfléchissent les sources de lumière extérieure. Ce défaut peut altérer la qualité du visionnage. Rendu du mouvement Assez déficient chez les LCD au début, le rendu de scènes mouvementées est aujourd'hui équivalent à celui des plasmas.

<https://www.youtube.com/watch?v=8jhuNS96PzI>

http://www.franceinfo.fr/emission/le-vrai-du-faux/2014-2015/les-grandessurfaces-

ne-representent-que-5-du-gaspillage-alimentaire-25-05-2015-07-43

http://jeuxnegaspillepas.ania.net/#/ania/homegame1/game

La loi sur la lutte contre le gaspillage alimentaire adoptée au Parlement

Le Monde.fr avec AFP | 03.02.2016 à 17h50



Le Parlement a définitivement adopté, mercredi 3 février, une série de mesures de lutte contre le gaspillage alimentaire. Après l’Assemblée nationale, le Sénat a, à son tour, voté à l’unanimité une proposition de loi incluant notamment des dispositions destinées à [empêcher](http://conjugaison.lemonde.fr/conjugaison/premier-groupe/emp%C3%AAcher/) les grandes surfaces de [jeter](http://conjugaison.lemonde.fr/conjugaison/premier-groupe/jeter/) de la nourriture et de [rendre](http://conjugaison.lemonde.fr/conjugaison/troisieme-groupe/rendre/) leurs invendus impropres à la [consommation](http://www.lemonde.fr/consommation/). La proposition de loi, qui avait été portée à l’Assemblée par le député socialiste Guillaume Garot, inscrit dans la loi la hiérarchie des actions à [mettre](http://conjugaison.lemonde.fr/conjugaison/troisieme-groupe/mettre/) en place pour [récupérer](http://conjugaison.lemonde.fr/conjugaison/premier-groupe/r%C3%A9cup%C3%A9rer/) et [valoriser](http://conjugaison.lemonde.fr/conjugaison/premier-groupe/valoriser/) les denrées alimentaires et pour [éviter](http://conjugaison.lemonde.fr/conjugaison/premier-groupe/%C3%A9viter/) leur gaspillage, de la prévention à l’utilisation à des fins énergétiques en passant par la récupération à des fins de consommation ou pour l’alimentation animale. A [manger](http://conjugaison.lemonde.fr/conjugaison/premier-groupe/manger/) pour 10 millions de Français Elle rend obligatoire le recours à une convention pour les dons réalisés entre un distributeur de denrées alimentaires et une association caritative. Elle prévoit aussi une sanction pour éviter la destruction volontaire de denrées alimentaires encore consommables par les commerces de détail, et modifie le régime juridique de la responsabilité des producteurs du fait de produits défectueux, afin de [lever](http://conjugaison.lemonde.fr/conjugaison/premier-groupe/lever/) le blocage des dons de biens alimentaires sous marques de distributeur par leur fabricant. Enfin, elle intègre la lutte contre le gaspillage alimentaire au parcours scolaire ainsi que dans le champ de la responsabilité des [entreprises](http://www.lemonde.fr/entreprises/).

Une pétition pour [dire](http://conjugaison.lemonde.fr/conjugaison/troisieme-groupe/dire/) *« stop au gâchis alimentaire »*, lancée par le [conseiller](http://conjugaison.lemonde.fr/conjugaison/premier-groupe/conseiller/) municipal [Les Républicains](http://www.lemonde.fr/les-republicains/) de Courbevoie (Hauts-de-Seine) Arash Derambarsh, avait recueilli en [France](http://www.lemonde.fr/europeennes-france/) plusieurs centaines de milliers de signatures. Soulignant que *« cette loi va* [*permettre*](http://conjugaison.lemonde.fr/conjugaison/troisieme-groupe/permettre/) *à 10 millions de Français de* [*pouvoir*](http://conjugaison.lemonde.fr/conjugaison/troisieme-groupe/pouvoir/) *manger à leur faim »* et que la France est le premier pays au [monde](http://www.lemonde.fr/afrique-monde/) à [légiférer](http://conjugaison.lemonde.fr/conjugaison/premier-groupe/l%C3%A9gif%C3%A9rer/) à ce point sur le gaspillage alimentaire, M. Derambarsh a demandé le soutien de [François Hollande](http://www.lemonde.fr/francois-hollande/) pour [convaincre](http://conjugaison.lemonde.fr/conjugaison/troisieme-groupe/convaincre/) le président de la Commission européenne, Jean-Claude Juncker, d’en [faire](http://conjugaison.lemonde.fr/conjugaison/troisieme-groupe/faire/) de même au sein de l’[Union européenne](http://www.lemonde.fr/union-europeenne/).

Le développement durable, approches géographiques

<https://www.youtube.com/watch?v=_5kINU79050>

https://www.youtube.com/watch?v=3dbHZ\_eFsNY

La ville dense et durable : un modèle européen pour la ville ?

Publié le 26/07/2004

Auteur(s) : Béatrice Bochet,  
Jean-Bernard Gay  
Giuseppe Pini

Les villes sont aujourd'hui confrontées au phénomène de l'étalement et de la fragmentation urbaine. Le développement des centres commerciaux périphériques, la multiplication des centres de loisirs, l'extension des zones d'activités, la recherche d'un habitat individuel à la campagne nous conduisent vers une ville dispersée, consommatrice de sol et génératrice de déplacements. Ces déplacements, réalisés surtout par des moyens de transports individuels, produisent de nombreuses nuisances : congestion routière, consommation d'énergie et d'espace, pollution atmosphérique locale et globale, bruit, accidents et inégalités sociales. La limitation de l'usage de l'automobile à travers la maîtrise de l'étalement et de la mobilité est une condition nécessaire de la durabilité des villes et un défi pour les collectivités publiques. Si les coûts et nuisances liés à la mobilité et à l'étalement ne sont pas une fatalité, les études récentes montrent qu'il ne suffit pas de développer les transports publics pour freiner l'utilisation des moyens de transports privés et réduire les distances parcourues. La mobilité, à la fois contrainte (travail, formation, achats) et choisie (les modes de vie influencent les choix de localisation et les moyens de déplacements) résulte en définitive des interrelations entre l'offre de transport, les localisations de l'habitat et la répartition spatiale des activités.

Formes urbaines, mobilité, densité et mixité : un lien étroit En partant de ce postulat, de nombreuses études montrent, par exemple, que les flux de mobilité en termes de volumes, de distances et de moyens de déplacements sont influencés, voire déterminés, par la morphologie urbaine. Une ville "dense" unipolaire favorise les déplacements de courte distance et l'utilisation des transports publics, alors que les villes "étalées", villes des grandes distances à forte spécialisation fonctionnelle (zonage de l'habitat, des activités, des services et des espaces de loisirs) conduisent à une plus forte dépendance à l'égard de la voiture. D'où la conséquence qu'il faut peut-être intervenir sur les densités et la répartition des activités pour réduire la dépendance automobile. Les modalités de développement urbain conditionnent les moyens de déplacements et à l'inverse, les moyens de déplacements conditionnent la morphologie urbaine. La gestion intégrée de la planification territoriale et des transports peut donc être un outil utile dans la gestion de la mobilité. Plusieurs auteurs, cherchant à définir une forme urbaine durable idéale, ont identifié des modèles de développement urbain permettant de réduire la mobilité.

Partisans de la ville compacte D'un côté les partisans de la ville compacte pour qui un haut de degré de compacité (densité élevée), sous ses différentes formes, réduit le nombre de déplacements en voiture et la distance parcourue. La forte densité de la ville compacte permet de limiter la consommation du sol à travers des stratégies variées : réhabilitations, rénovations et requalifications urbaines.

Forme urbaine, utilisation d'énergie et polluants

La dispersion des activités urbaines modifie les besoins en transport : la distance des trajets peut faire varier de plus de 130% la demande d'énergie ;

La densité ou l'agglomération des destinations peut économiser 20% d'énergie, principalement en facilitant le transport en commun ;

Au Royaume-Uni, les transports routiers représentent 18% de toutes les émissions de carbone, 85% des émissions de monoxyde de carbone, 30% des composés organiques et 45% ds oxydes d'azote ;

L'air conditionné des voitures augmente l'usage global du CFC12 de 10% ;

La construction de routes nécessite plus d'espace que le rail et coûte jusqu'à huit fois plus cher ;

Dans les centres-villes, la vitesse moyenne est de 20 km/h à Londres, 18 km/h à Paris et de 7 à 8 km/h à Athènes.

*G. Haugton et C. Hunter - The sustainable cities - Jessica Kingsley Publishers - 1996*

Son faible étalement rend aisé l'utilisation des transports non motorisés et des transports publics et il permet une plus grande mobilité mais aussi une meilleure accessibilité. La forte utilisation des transports publics dans la ville compacte limite et remplace le trafic des véhicules privés responsables de congestion, de pollutions et d'accidents.

Densités et comportements en matière de transport en Suisse

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Centre des villes | Agglomérations | Campagne |
| **Indicateurs de mobilité** |  |  |  |
| Nombre de déplacements par jour | 3,5 | 3,6 | 3,7 |
| Déplacement journalier (en km) | 31,8 | 39,8 | 41,2 |
| **Choix de mode de transport** |  |  |  |
| Transports non motorisés | 50,8 | 42,9 | 43,1 |
| Transports individuels motorisés | 33,9 | 44,8 | 48,4 |
| Transports publics | 13,8 | 10,3 | 5,9 |
| Autres | 1,5 | 2 | 2,5 |

*Source : Office fédéral de la statistique - Office fédéral du développement territorial - 2001 - La mobilité en Suisse - Résultats du microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports. Berne et Neuchâtel.*

La proximité et la diversité des fonctions offertes par la ville permettent l'utilisation du vélo et de la marche à pied comme moyens de transport pour accéder aux facilités locales, d'où une dépendance plus faible envers la voiture. L'étude *(Camagni, 2002)* sur l'agglomération milanaise de confirme le rôle favorable exercé par la densité sur l'utilisation des transports publics dans les déplacements pendulaires et sur la durée moyenne des parcours en transports publics. Opposants à la ville compacte Pour d'autres auteurs, favorables à la ville étalée, la ville compacte n'a pas fait ses preuves puisque aucune étude décisive n'a mis en lumière les coûts directs et indirects de cette concentration. La concentration de plusieurs millions d'habitants et de toutes les activités économiques dans une ville concentrée peut conduire à de graves problèmes de congestion et pourrait contrarier les objectifs écolologiques de la sauvegarde de l'environnement et des économies d'énergie. Du fait de la pression exercée sur les rares zones libres, cette concentration risque, en effet, d'augmenter la congestion, de diminuer la qualité urbaine avec, par conséquent, des effets négatifs en termes de pollutions. La relation entre les formes urbaines, la mobilité et l'amélioration de l'environnement est assurément moins directe que ce que les urbanistes souhaiteraient, "la mixité dans l'espace urbain pouvant avoir autant d'effets positifs que la densification en matière de déplacements" *(Vincent Foucher, 1995).* Différents auteurs ont, par exemple, déconstruit la relation causale entre une haute densité urbaine et une réduction des déplacements En travaillant de manière détaillée sur les économies spécifiques des différents scénarios de densification, *Peter Newton (1996)* trouve des bénéfices dans la concentration urbaine en termes d'énergie, mais ces bénéfices ne sont pas uniquement confinés dans la forme de la ville unipolaire (ville centre). Ils sont réalisables dans des zones à haute densité dans la ville, tels que des corridors ou des noyaux concentriques. La conclusion de *Simmonds and Coombe (2000)* est que la concentration n'est pas suffisante en soi : la stratégie de "densification", pour Bristol par exemple, n'a pas eu les effets escomptés sur le trafic. Le lien dépend peut-être d'autres paramètres, la localisation de l'habitat en relation avec les opportunités de travail étant pour cet auteur plus importante. *Newman et Kenworthy (1999)* ont évalué l'influence de la densité sur la réduction de la dépendance automobile et leurs arguments sont similaires à ceux de Newton. lls prétendent qu'il est indispensable de concevoir aussi d'autres modalités de répartition de l'habitat, des activités et des équipements pour obtenir un maximum de bénéfices. La relation directe entre forte densité et réduction des déplacements n'est donc pas toujours validée.

L'énergie dans la ville, l'exemple de la Suisse

*Depuis près de 25 ans, des progrès significatifs ont été faits au niveau des besoins en énergie des bâtiments en Suisse. Ceux-ci, à l'époque, conduisaient à près de la moitié de la consommation d'énergie du pays. Au début du XXIe siècle, la situation s'est considérablement améliorée : les exigences réglementaires sont plus élevées, les enveloppes sont mieux conçues, les vitrages plus performants, les installations techniques plus efficaces et certains bâtiments bénéficient d'une installation solaire et/ou d'une ventilation mécanique à double flux avec récupération de chaleur. Toutes ces mesures permettent de réduire d'un facteur 4 à 5 les besoins en chaleur des bâtiments. Ceci est réjouissant, toutefois l'évolution du parc immobilier est très lente, la part de constructions neuves ne représentant guère plus de 1,5% par an. De plus, dans les centres urbains, de nombreuses constructions anciennes seront appelées à durer. Pour accélérer le processus, les efforts doivent maintenant être mis sur la réhabilitation thermique des constructions existantes, un secteur qui offre un potention particulièrement important. On peut se demander si, du point de vue de l'énergie, il est raisonnable de démolir un bâtiment existant pour le remplacer par une construction neuve. La réponse nécessite que l'on tienne compte à la fois de l'énergie grise nécessaire à la rénovation, respectivement à la démolition puis à la reconstruction, et de l'énergie d'exploitation une fois les travaux terminés. Selon l'état du bâtiment, la démolition s'avère souvent plus intéressante, le bâtiment neuf étant sensiblement plus économe en énergie d'exploitation. Le problème de l'énergie dans la ville doit aussi tenir compte des transports, elle doit être abordée globalement, dans le contexte du développement durable, en considérant également les aspects socio-économiques. Aujourd'hui, la mobilité urbaine constitue de plus en plus un gouffre d'énergie et une des principales sources de nuisance en termes de bruit, de pollution et d'occupation des espaces publics. Pour une large part, cette mobilité ne résulte pas des citadins eux-mêmes, mais des pendulaires qui ont choisi (choix parfois forcé du fait des surcoûts du logement dans la ville centre) de vivre en périphérie tout en travaillant en ville. L'exil des grandes surfaces commerciales vers la périphérie des villes constitue également un sérieux problème tant du point de vue de l'énergie que de la société. D'une part, ces situations excentrées génèrent un trafic privé très important tout particulièrement en fin de journée et en fin de semaine, d'autre part, la multiplication de ces centres conduit à la disparition des commerces de proximité avec pour corollaire un appauvrissement des relations sociales urbaines et un approvisionnement problématique des personnes à mobilité réduite. Jean-Bernard Gay*

Consensus autour de la forme polynucléaire Entre les partisans de la ville compacte et ceux de la ville étalée, les "compromisers" soutiennent le modèle de la ville polynucléaire, dans laquelle les fonctions habituellement concentrées dans le centre principal sont dispersées dans plusieurs autres sous-centres, formant des noyaux ou des districts urbains, reliés par des infrastructures de transports publics performantes. C'est le principe sur lequel se base "le nouvel urbanisme" qui met l'accent sur le rôle de la forme urbaine dans la gestion des moyens de transport. Selon ce courant, les villes fonctionneraient mieux lorsqu'elles offrent des transports publics qui les relient à des banlieues à densité relativement élevée avec une occupation des sols mixte. Ainsi, l'option la plus partagée par les chercheurs dans les expériences les plus récentes de densification est le renforcement d'un modèle polycentrique en réseau, avec diversification des sous-centres, desservis par des transports publics performants Les recherches récentes ont renforcé les arguments pour une forme de ville composite (Hildebrand Frey, 1999).

Conclusion Le débat sur la densité et la forme urbaine optimale ne permet pas de trancher entre des stratégies contribuant aux développements de formes unipolaires, polycentriques ou linéaires pour maîtriser la mobilité et favoriser ainsi une organisation spatiale durable. Malgré tout, des messages clairs émergent de cette confrontation entre les positions des partisans et des détracteurs de la ville compacte. D'une part, la relation entre la morphologie urbaine et le système de transport est centrale dans le débat sur la recherche d'un développement urbain durable. D'autre part, aucune stratégie de développement (dense/étalée) ne livrera les avantages escomptés sans une étroite coordination avec la réalisation des infrastructures de transport (principe de la gestion intégrée des transports et de l'aménagement du territoire). Finalement, la tâche prioritaire n'est pas de concevoir une forme de ville idéale, mais de "reconcevoir" les formes existantes et de prendre en considération la nécessité d'approches différentes au niveau de la planification et de la conception pour qu'elles deviennent plus durables. Plutôt que de chercher un modèle statique d'une forme urbaine durable, il est nécessaire d'identifier les chemins complexes à travers lesquels des formes urbaines différentes pourront revendiquer d'être durables. Pour cela, il est impératif de considérer les liens entre densification, mixité, formes urbaines et mobilité afin que les acteurs urbains favorisent, d'une part, des dynamiques spatiales générant des modalités de développement durable, et élaborent, d'autre part, une politique des déplacements stimulant ces mêmes dynamiques spatiales.