

## Villes favorables au climat : sortir du gouffre

*Les transports sont responsables de 13 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre*

Les villes disposent actuellement d'opportunités sans précédent pour agir et changer leur destin. C'est maintenant que doit s'opérer le combat des villes contre le réchauffement climatique, estime l'ONU-Habitat dans **Villes et changement climatique : Rapport mondial sur les établissements humains 2011**.

Si les villes sont le centre névralgique du pouvoir économique, politique et législatif et de l'innovation technologique, c'est dans les villes que seront conçues et testées de nouvelles solutions pour la réduction ou l'atténuation des émissions de gaz à effet de serre. Poids lourds du développement économique et social, les centres urbains ne sont pas simplement un élément du problème, ils peuvent faire partie de la solution.

Les villes victimes du réchauffement climatique peuvent renverser la situation.

« L'atténuation des émissions de gaz à effet de serre est un élément central de l'action mondiale. Depuis une vingtaine d'années, la réduction, le piégeage et le stockage de ces émissions sont au cœur des politiques de lutte contre le changement climatique », a déclaré Joan Clos, Directeur exécutif d'ONU-Habitat. « Mais c'est au niveau local que ces efforts produiront les effets les plus tangibles. »

Beaucoup jugent modestes les objectifs fixés au niveau international et certains gouvernements et administrations locales se sont engagés à les dépasser. Toutefois, la réalisation de ces ambitions dépend des mesures prises pour réduire ou piéger les émissions de gaz à effet de serre sur le terrain, où entrent en jeu diverses contraintes et opportunités et où différents programmes d'action et intérêts s'opposent ou convergent.

Selon le rapport **Villes et changement climatique**, les principaux domaines où les politiques et les pratiques urbaines peuvent avoir un effet d'atténuation sont l'aménagement et la conception des centres urbains; la réglementation de l'environnement bâti, notamment des infrastructures urbaines; et les politiques des transports.

### Défis à relever en matière d'aménagement urbain pour atténuer les effets du changement climatique

- À Chiang Mai (Thaïlande), des chercheurs ont constaté que le développement urbain et commercial associé à une prospérité économique grandissante entraîne un usage accru de véhicules personnels pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail ainsi que pour les loisirs. Entre 1970 et 2000, le nombre de voitures particulières et de motocyclettes immatriculées a été multiplié par vingt alors que, comparativement, la population ne faisait que doubler, ce qui a eu un impact considérable sur les émissions de gaz à effet de serre.
- La plupart des villes canadiennes ne semblent guère privilégier la lutte contre le changement climatique dans l'aménagement urbain et ne reconnaissent pas les bénéfices que procurent en termes de réduction des émissions une gestion rationnelle de la croissance et une concentration accrue de l'habitat. Calgary, Vancouver et Toronto se démarquent en établissant des rapports explicites entre la planification urbaine et le niveau de ces rejets. Néanmoins, même dans ces trois villes leader dans la lutte contre le changement climatique au Canada, cette interaction est l'objet d'un nombre limité d'initiatives.

Selon le report, de nombreuses autorités locales ont pris l'initiative au cours des vingt dernières années. De plus en plus de villes s'engagent dans la lutte contre le changement climatique, parmi lesquelles des villes de pays en développement, encouragées par les nouvelles initiatives internationales dans ce domaine.

Alors qu'elles ne formaient il y a peu qu'une poignée de villes pionnières, les agglomérations urbaines participant aux efforts d'atténuation des effets du changement climatique sont aujourd'hui de plus en plus nombreuses. Ceci reflète l'évolution du contexte des politiques internationales et nationales, où des pays en développement assurant une part croissante des émissions mondiales - comme la Chine, l'Inde, le Brésil, le Mexique et l'Afrique du Sud - ont de plus en plus conscience du rôle qu'ils peuvent jouer, en particulier au niveau local.

Bien que le rapport vise essentiellement à inciter à la prudence et à alerter l'opinion mondiale sur l'insuffisance des interventions actuelles, il donne également de nombreux exemples positifs de villes tentant de trouver des solutions à un problème bien réel et d'une ampleur croissante.

#### **Taxes anti-embouteillages en Europe**

Dans de nombreuses villes européennes, notamment à Milan, Londres, Rome et Stockholm, les automobilistes doivent s'acquitter d'une taxe anti-embouteillages pour emprunter certaines rues à des heures déterminées. Ce système vise à réduire le volume du trafic en centre-ville, à réduire la pollution atmosphérique et à encourager l'utilisation de véhicules plus économes en carburant et plus respectueux de l'environnement.

- À Rome (Italie), la « zone de circulation limitée » a été instaurée en 2001 pour améliorer la mobilité et limiter les trajets en voitures particulières dans le centre historique. Environ 250 000 véhicules (12 % des véhicules immatriculés à Rome) sont autorisés dans ce périmètre. Cette mesure a entraîné une baisse de 10 % du trafic automobile en général et de 20 % pendant la période de restriction (de 6 h 30 à 18 heures) ainsi qu'une augmentation de 6 % de l'utilisation des transports publics.
- À Milan (Italie), souvent classée au troisième rang des centres urbains les plus pollués d'Europe, plus de la moitié des habitants utilisent des voitures et motos particulières, ce qui a poussé le maire de la ville à introduire en 2008 un passe écologique. Cette redevance anti-embouteillages ajustée en fonction de la pollution est applicable dans le centre-ville sur une superficie de 8 kilomètres carrés (5 % de la superficie totale de la ville) et applicable en semaine entre 7 h 30 et 19 h 30 selon une échelle mobile basée sur le type de moteur.
- Au Royaume-Uni, la zone de péage anti-embouteillages, l'une des plus vastes au monde, a été instaurée dans le centre-ville en 2003 puis étendue à certaines parties de l'ouest de la capitale en 2007. Une redevance quotidienne de 8 livres permet aux automobilistes d'accéder à un périmètre de 21 kilomètres carrés (de 7 heures à 18 h 30 en semaine). Cette mesure a permis de diminuer le trafic de 18 % aux heures de pointe (de 15 % globalement); de réduire les ralentissements de la circulation de 39 %; d'accroître de 20 % l'utilisation du vélo; et d'augmenter de 20 % les déplacements en taxi et en bus.
- À Stockholm (Suède), des redevances visant à désengorger la circulation ont été introduites de façon permanente en 2007. Le montant à payer par les automobilistes chaque fois qu'ils pénètrent dans la zone désignée varie selon le degré d'engorgement (maximal le matin et l'après-midi, modéré au milieu de la journée et nul la nuit et le weekend). Ce système a permis de réduire le volume global du trafic de 25 %; le temps d'attente de 30% et le trafic du soir aux heures de pointes de 50 %.

### Réhabilitation thermique de maisons et d'immeubles publics et commerciaux au Royaume-Uni et aux États-Unis

- *Londres (RU)* : Le projet Carbone 60 a vu le jour suite à l'engagement pris par la Coopérative de logements de Sandford de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 60 %. Grâce au soutien financier fourni par des entreprises énergétiques et le gouvernement britannique et à l'augmentation des loyers au sein de la coopérative, 14 maisons ont pu être équipées de chaudières à granulés de bois et de chauffe-eau solaires.
- *Birmingham (RU)* : Le projet de logements écologiques de Summerfield à Birmingham (appuyé par la municipalité de Birmingham et l'Association Vie urbaine et logements familiaux) a lancé un projet de démonstration dans une maison victorienne équipée de panneaux solaires, d'un système de recyclage des eaux grises, de thermopompes à air, de tuyaux préisolés, d'une isolation haute-performance en papier recyclé, denim et laine, et d'armoires de cuisine en matériaux recyclés.
- *Manchester (RU)* : La tour de la «Cooperative Insurance Services» construite en 1962 est le plus haut immeuble de bureaux du Royaume-Uni en dehors de Londres. En 2004, la « Cooperative Financial Services » a lancé un projet de 5,5 millions de livres pour l'équipement de ce bâtiment en systèmes photovoltaïques, grâce à un financement de la « Northwest Regional Development Agency ».
- *Philadelphie (EU)* : le «Friends Center Building Project», lancé en 2006, a permis d'améliorer le rendement énergétique d'un immeuble datant de 1856 grâce à une combinaison de technologies durables : matériaux recyclés, déchets de construction recyclés, toit blanc, vitrage à basse émissivité sélectif, échangeur géothermique, panneaux solaires, énergie éolienne, récupération et réutilisation des eaux de pluie et conception basée sur la lumière naturelle caractéristique des bâtiments écologiques.