

Mobilitéé 2030: les enjeux de la mobilité durable



The Sustainable Mobility Project

Résumé 2004



Avant-Propos

Promouvoir la mobilité fait partie intégrante de nos métiers. Toutefois, pour répondre à cette ambition il sera nécessaire de répondre à la demande générale de moyens de transport sûrs et bon marché, tout en réduisant leurs effets indésirables sur l'environnement et en ayant recours aux technologies les plus avancées.

Nous avançons dans la réalisation de ces objectifs et la certitude que nous sommes nombreux à partager cette vision nous conforte dans notre démarche. Cependant, les politiques adoptées pour atteindre ces objectifs peuvent varier considérablement, du fait de la complexité grandissante de l'environnement dans lequel nos sociétés évoluent. L'une de nos tâches est donc de répondre à cette diversité.

Les transports et la mobilité font désormais partie de nos priorités et de nombreux pays cherchent à résoudre cette équation qui consiste à accroître la mobilité tout en atténuant les conséquences que les transports font peser sur notre qualité de vie. Nous avons toujours pensé que ces deux objectifs pouvaient être atteints. C'est pourquoi, nous avons décidé, il y a quatre ans, d'unir nos forces pour tenter de prendre la mesure des enjeux et d'arbitrer entre les divers choix possibles.

De cette coopération est né le rapport *Mobilité 2030*. Il est le fruit des efforts collectifs de plus de 200 experts, issus des douze entreprises membres du WBCSD qui ont participé aux commissions et aux diverses activités du projet Mobilité durable. Au regard de la forte concurrence entre nos entreprises, l'élaboration d'un rapport aussi détaillé et consensuel constitue une exceptionnelle réussite.

Nous souhaitons avant tout remercier le WBCSD ; son rôle de catalyseur et de support a permis de mener à bien ce projet. Nous exprimons également toute notre gratitude aux nombreux

experts extérieurs, en y incluant les membres de notre Groupe de validation indépendant, pour leurs précieuses contributions. Le rapport *Mobilité 2030* définit les enjeux de la mobilité durable et les moyens d'y faire face. Il constitue la trame permettant de relier différents fils conducteurs de notre étude, aux plans économique, social et environnemental. Après avoir repéré les principaux problèmes auxquels nous sommes confrontés et les différentes réponses envisageables, nous avons défini un ensemble d'objectifs sur lesquels concentrer nos efforts dans le futur et esquissé un certain nombre de pistes possibles. Toutefois, face à un sujet aussi vaste et aussi complexe, qui concerne tous les acteurs de la société civile, nous sommes conscients de n'être qu'au début d'une longue entreprise.

Notre rapport initial, *Mobilité 2001*, avait mis en évidence l'état de la mobilité à l'échelle mondiale et identifié les défis à relever pour pérenniser cette mobilité.

Notre nouveau rapport est dans la continuité de cette première étude. Il nous indique la route à prendre pour accéder à une mobilité durable et comment mesurer les progrès accomplis. Nous avons mis l'accent sur les transports routiers, reflétant ainsi l'expertise des entreprises participantes dans ce domaine. Les conclusions de *Mobilité 2030* à propos des technologies liées aux carburants et aux véhicules sont un apport inestimable et nous espérons que notre étude incitera d'autres entreprises ou parties prenantes de la société à prolonger les recherches dans cette direction.

Du fait de la concurrence, il est normal que nos points de vue divergent sur certains choix technologiques et sur le calendrier de leur mise en œuvre. Le rapport *Mobilité 2030* reflète ces différences, sans pour autant desservir l'intention initiale : identifier et suggérer les solutions les plus pertinentes.

Nous sommes conscients qu'il nous reste beaucoup à apprendre, notamment sur la manière d'impliquer efficacement les entreprises autour de la mobilité durable. Cependant, en tant qu'acteurs des industries de l'automobile et de l'énergie, nous pensons que ce projet est une première étape dans cette direction et qu'il peut servir de point de départ pour des développements ultérieurs.

Mobilité 2030 souligne l'importance de nouvelles initiatives collectives. Nous sommes déjà engagés sur cette voie. Nos entreprises sont impliquées dans de nombreux programmes visant à améliorer la sécurité des conducteurs, des passagers et des piétons. Certaines autres pistes présentées dans ce rapport sont également à l'ordre du jour de divers partenariats industriels qui nous permettront d'avancer dans le développement de

carburants alternatifs et de motorisations innovantes, répondant ainsi à la demande de mobilité clairement formulée par nos clients. Nous sommes également totalement conscients des formidables enjeux, mis en évidence par ce rapport, que constitue la mobilité dans les pays émergents.

Le principal message de *Mobilité 2030* est que l'objectif de mobilité durable ne pourra être atteint sans la participation de tous les acteurs de la société de par le monde. Nos entreprises s'engagent à contribuer à cet effort et elles estiment que ce rapport les aidera à clarifier leur rôle et leur champ d'action dans le cadre d'une future collaboration. C'est dans l'espoir que le pays et l'organisation auxquels vous appartenez seront disposés à prendre le relais que nous vous communiquons aujourd'hui cette étude.

General Motors Corporation

Mr. Thomas A. Gottschalk
Executive Vice President,
Law & Public Policy and General Counsel
Coprésident du Projet

Toyota Motor Corporation

Dr. Shoichiro Toyoda
Honorary Chairman, Member of the Board
Coprésident du Projet

Royal Dutch/Shell Group of Companies

Mr. Jeroen Van der Veer
Chairman of the Committee of Managing Directors
Coprésident du Projet

BP p.l.c.

Lord Browne of Madingley
Group Chief Executive

DaimlerChrysler AG

Prof. Jürgen E. Schrempp
Chairman of the
Board of Management

Ford Motor Company

Mr. William Clay Ford, Jr.
Chairman and
Chief Executive Officer

Honda Motor Co., Ltd.

Mr. Takeo Fukui
President and
Chief Executive Officer

Michelin

Mr. Edouard Michelin
Cogérant

Nissan Motor Co., Ltd

Mr. Carlos Ghosn
President and
Chief Executive Officer

Norsk Hydro ASA

Mr. Eivind Reiten
President and
Chief Executive Officer

Renault SA

Mr. Louis Schweitzer
Président Directeur Général

Volkswagen AG

Dr. Bernd Pischetsrieder
Chairman of the
Board of Management



Résumé

Ces quatre dernières années, douze grandes entreprises internationales des industries automobile et pétrolière ont réfléchi ensemble sur l'évolution possible de la mobilité mondiale d'ici à l'horizon 2030, sur les stratégies existantes susceptibles d'influer sur cette évolution et d'améliorer la durabilité des transports, et sur les moyens nécessaires au succès de ces stratégies.

Le rapport issu de cette étude, intitulé *Mobilité 2030 : les enjeux de la mobilité durable*, réalisé sous les auspices du WBCSD (World Business Council for Sustainable Development), démontre que les modes de transport des personnes et des biens actuels ne seront pas durables si la tendance actuelle se confirme.

Ce rapport considère que la réussite à long terme de chacune des entreprises ayant pris part à ce projet dépend des solutions qui seront trouvées pour mettre en œuvre de nouveaux systèmes destinés à rendre la mobilité durable. Il conclut en indiquant que la mobilité peut effectivement devenir durable, si la société s'y engage suffisamment.

Par « mobilité durable », le projet entend « la capacité à répondre aux besoins de la société en termes de liberté de circulation, d'accès, de communication, d'échanges et de relations commerciales, sans pour autant sacrifier d'autres valeurs humaines ou écologiques essentielles, aujourd'hui et dans l'avenir. »

Le rapport *Mobilité 2030* est clair: il n'existe pas de solution unique susceptible de transformer une mobilité non durable en mobilité durable. Plusieurs dizaines d'années seront nécessaires pour relever les nombreux enjeux identifiés par le rapport. De plus, la recherche de solutions nécessitera la participation de tous les acteurs concernés (gouvernements, industriels, organisations non gouvernementales) et de l'ensemble de la société, sur une longue période. Seront concernés non seulement les pays émergents, mais aussi les pays industrialisés. Et cela impliquera un changement radical des technologies des véhicules et des carburants.

Le rapport *Mobilité 2030* propose sept objectifs qui, s'ils sont atteints, sont susceptibles d'améliorer considérablement les perspectives en matière de mobilité durable. Les entreprises qui soutiennent ce projet intègrent ces objectifs dans un cadre qui pourrait servir de base à une initiative internationale destinée à rendre durables les systèmes de transport du monde entier au cours du XXI^{ème} siècle.

Ces objectifs sont les suivants :

- réduire les émissions conventionnelles dues au transport, de sorte qu'elles ne constituent pas un danger sérieux pour la santé publique où que ce soit dans le monde ;
- limiter durablement les émissions de gaz à effet de serre (GES) dues au transport ;
- restreindre de manière significative le nombre de décès et de blessés dus aux transports routiers dans le monde entier ;
- réduire les nuisances sonores dues aux transports ;
- limiter les encombrements liés au trafic ;
- diminuer les « disparités en termes de mobilité » au sein des pays et entre les pays les plus riches et les pays les plus pauvres ;
- améliorer les perspectives en termes de mobilité pour l'ensemble de la population des pays industrialisés et émergents.

Le rapport *Mobilité 2030* se divise en quatre chapitres. Le premier définit les grands défis de la mobilité et identifie douze dimensions, appelées « indicateurs ». Ces indicateurs sont l'accessibilité, le coût financier, le temps de déplacement, la fiabilité, la sécurité, la sûreté, les émissions de gaz à effet de serre, les autres impacts sur l'environnement et la santé publique (y compris les émissions de polluants conventionnels et les nuisances sonores liées aux transports), l'utilisation des ressources, l'égalité des chances, l'impact sur les revenus et les dépenses des gouvernements et les taux de rendement attendus pour les entreprises.

Le chapitre 2 prévoit l'évolution de ces indicateurs, dans l'hypothèse où les tendances socio-économiques actuelles restent majoritairement inchangées. Le chapitre 3 traite des hypothèses, c'est-à-dire de ce qui pourrait advenir dans les prochaines décennies en matière de



technologies des véhicules et des carburants et comment ces perspectives peuvent fonder une mobilité durable. Enfin, le chapitre 4 étudie différentes voies permettant d'atteindre les objectifs de développement durable.

Le rapport *Mobilité 2030* prévoit que des progrès sont possibles pour chacun des sept objectifs, mais souligne que peu d'entre eux, voire aucun, ne pourront être entièrement atteints d'ici à 2030.

À la lecture du rapport, on prend conscience qu'un dilemme majeur se situe au centre du débat. La mobilité est une composante essentielle du développement de l'humanité, mais la façon dont la société contemporaine transporte les personnes et les biens ne peut pas durer indéfiniment.

De nos jours, les immenses bénéfices de la mobilité s'accompagnent d'impacts de plus en plus sérieux. Ces conséquences vont probablement s'intensifier, étant donné les prévisions de développement à l'échelle mondiale des activités de transport pour les trente prochaines années. Ces effets pourraient s'avérer suffisamment néfastes pour empêcher les systèmes de transport de remplir leurs rôles sociaux et économiques vitaux.

Face à ce contexte compliqué, le rapport souligne la réalité des enjeux sous-jacents auxquels toutes les sociétés sont confrontées : comment continuer à faciliter la circulation des personnes et des biens à des prix abordables, tout en réduisant de manière substantielle les effets secondaires indésirables.

Le rapport *Mobilité 2030* insiste sur le fait que, pour atteindre ces objectifs, et par conséquent la mobilité durable, toutes les composantes de la société doivent travailler de concert. Les considérations politiques, sociales et économiques seront essentielles, de même que la créativité humaine. Le développement durable impliquera des changements majeurs dans le domaine des transports et il est probable que, selon les pays et en fonction des contextes particuliers, les approches adoptées seront différentes.

Dans ce scénario, le rôle de l'industrie doit demeurer central et essentiel.

Le rapport identifie un grand nombre d'obstacles qui devront être surmontés, afin de faire accepter les nouvelles

technologies et les nouveaux carburants et de les mettre à la portée des utilisateurs potentiels. Selon le rapport, l'évolution la plus probable est le développement d'une combinaison de technologies. À ce stade, l'évaluation des caractéristiques de la performance et/ou des structures de coût de ces innovations est considérée par les entreprises participantes comme trop aléatoire.

Une des clés de la mobilité durable résidera dans l'implication des pays émergents. En 2030, la moitié de la population de la planète sera concentrée dans les zones urbaines de ces pays, créant ainsi une inflation de la demande de mobilité, un accroissement sans précédent du parc roulant mondial et, par conséquent, une augmentation significative des émissions de gaz à effet de serre.

Le rapport *Mobilité 2030* avance l'hypothèse qu'un plus grand accès aux technologies de pointe dans le domaine des transports, ainsi que les évolutions de la réglementation à l'échelle internationale, contribueront à réduire l'écart de

performances entre les véhicules des pays industrialisés et ceux des pays émergents. Toutefois, sans engagement politique fort de la part de ces derniers, il sera impossible d'atteindre la mobilité durable à l'échelle mondiale.

La majeure partie du rapport est consacrée à l'étude de l'état actuel du monde vis-à-vis de chacun des sept objectifs de mobilité durable identifiés :

Réduction des émissions de polluants conventionnels.

Des progrès considérables ont été réalisés en matière de réduction des polluants conventionnels dans les pays industrialisés. D'ici à 2030, ces émissions devraient être limitées, dans ces pays, à des niveaux ne constituant pas un danger sérieux pour la santé publique. Des progrès commencent à se faire sentir dans les pays émergents, mais il est peu probable que cet objectif puisse être atteint à l'échéance de 2030.

Selon le rapport, une part disproportionnée des polluants conventionnels est émise par un nombre relativement réduit de véhicules « fortement émetteurs ». Le renouvellement





progressif du parc existant devrait améliorer cette situation, sans toutefois l'éliminer complètement. Les technologies des véhicules nécessaires pour contrôler ces émissions se développent progressivement, tout comme les carburants permettant à ces technologies de fonctionner de manière fiable.

Entre-temps, en 2010, l'essence sans plomb sera disponible presque partout dans le monde. Après 2010, l'essence et le diesel à faible teneur en soufre seront la norme dans les pays industrialisés et, à l'horizon 2030, ces carburants seront disponibles à la pompe dans le monde entier.

Un autre facteur significatif d'amélioration dans les pays émergents sera l'adoption de technologies efficaces de contrôle des émissions applicables aux véhicules à moteur à deux et trois roues. Les moteurs deux temps équipant ce type de véhicules sont appelés à disparaître au cours des dix prochaines années et seront remplacés par des moteurs quatre temps, à la fois plus économiques en carburant et plus propres.

Limitation des émissions de gaz à effet de serre dues au transport.

Des progrès limités ont été accomplis en

matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées au transport. Le total des émissions augmente rapidement dans la plupart des régions, une proportion croissante étant attribuée aux pays émergents. Il existe un certain nombre de mesures de stabilisation qui, pour être efficaces, doivent s'inscrire dans une stratégie mondiale concertée visant à limiter le volume des émissions de CO₂ produites par l'homme.

Le rapport *Mobilité 2030* précise qu'aucune approche isolée ne pourra, à elle seule, limiter rapidement et à moindre frais les GES. Seuls le développement effectif et l'adoption générale d'un certain nombre de technologies de pointe (dont il nous reste encore beaucoup à apprendre) permettront d'atteindre cet objectif. Ces technologies comprennent l'amélioration des technologies des moteurs à essence traditionnels, la généralisation du diesel, les moteurs hybrides, les biocarburants les plus évolués, les piles à combustible, l'hydrogène produit sans rejet de carbone et d'autres perfectionnements permettant d'améliorer l'efficacité des véhicules.

Le rapport souligne que la réduction massive des GES liés au transport

représenterait une tâche énorme pour l'industrie, nécessitant la production de véhicules équipés de technologies de propulsion avancées, la production et la distribution de carburants pour les alimenter via une infrastructure adaptée, ainsi que l'engagement des individus et des gouvernements dans le monde entier pour remplacer les véhicules actuels par de nouveaux utilisant des carburants sans carbone.

Réduction du nombre de décès et de blessés graves dus aux accidents de la route.

Dans les pays industrialisés, le nombre de décès et de blessés graves dus à la circulation est en baisse. Toutefois, dans nombre de régions et de pays émergents, il est en hausse et, dans certains pays, il risque de continuer à augmenter, étant donné l'intensification du trafic induit par la croissance économique.

Le rapport *Mobilité 2030* indique que les décès et accidents de la route peuvent être considérablement réduits aussi bien dans les pays industrialisés et que dans les pays émergents en modifiant le comportement des conducteurs via la formation et l'application de mesures répressives, mais également en améliorant les infrastructures et les technologies visant à prévenir les accidents.

Réduction des nuisances sonores liées au transport.

Les nuisances sonores liées au transport ne cessent de croître dans de nombreuses régions du monde, du fait de l'augmentation rapide du nombre de véhicules à moteur, combinée à un certain manque d'intérêt et de moyens consacrés à l'application de la réglementation sur le bruit.

Le rapport souligne que le bruit est très localisé et souvent spécifique à certains véhicules. Dans certaines zones urbaines des pays industrialisés, l'impact des nuisances sonores a pu être limité, grâce à la mise en place de murs anti-bruit. Ailleurs, peu

d'actions sont entreprises pour contrebalancer les effets de l'accroissement de la circulation. Le rapport recommande par exemple aux gouvernements d'utiliser plus largement pour le revêtement des routes des matériaux de pointe permettant de réduire les nuisances sonores.

Limitation des encombrements liés au trafic.

Les encombrements liés au trafic constituent un problème dans pratiquement toutes les zones urbaines à travers le monde. Selon le rapport, les encombrements vont probablement empirer, en particulier dans les pays émergents, et il n'est pas possible de les éliminer complètement.

Toutefois, le rapport suggère que des efforts de limitation plus efficaces peuvent être entrepris et il identifie trois actions clés : augmentation de la capacité des infrastructures, élimination des goulots d'étranglement et utilisation plus efficace des infrastructures et des systèmes de mobilité existants, via la mise en œuvre de la télématique routière et de stratégies de tarification adaptées.

Réduction des inégalités en matière de mobilité.

Des inégalités significatives existent en matière de mobilité entre et au sein même des différentes sociétés et régions à travers le monde. Selon le rapport, ces écarts freinent la croissance économique et sont un obstacle aux efforts entrepris par les

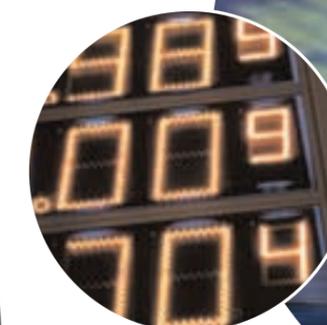
pays et les populations les plus démunies pour échapper à la pauvreté. La mobilité durable implique la réduction de ces écarts.

Il existe plusieurs types d'inégalités en matière de mobilité : entre pays industrialisés et pays émergents ; entre populations rurales et populations urbaines ; entre riches et pauvres ; entre les différents groupes ethniques ; entre les personnes âgées et celle souffrant d'un handicap, d'une part, et la population dans son ensemble, d'autre part. Les prévisions de changements démographiques, ainsi que le développement massif des banlieues en périphérie des zones les plus urbanisées, menacent d'accroître ces inégalités.

Aujourd'hui, environ 900 millions de personnes vivent en zones rurales – quelque 30 % de l'ensemble de la population mondiale – n'ont même pas accès à une route praticable en toute saison. Le rapport incite vivement les gouvernements à intensifier leurs efforts, afin de fournir un accès minimal au réseau routier, de baisser le coût des transports et d'encourager le développement et la production de véhicules bon

marché adaptés à des conditions de circulation difficiles.

Le recours à de telles méthodes pour diminuer les inégalités en matière de mobilité risque d'augmenter les émissions de gaz à effet de serre liées au transport. Mais, selon le rapport, ce n'est pas une raison suffisante pour refuser aux habitants des régions les plus pauvres de la planète la possibilité d'accéder à la mobilité qui favorisera leur développement économique.





Amélioration des perspectives de mobilité pour la population dans son ensemble.

Selon le rapport *Mobilité 2030*, l'amélioration des perspectives de mobilité dans toutes les sociétés – industrialisées ou émergentes – constitue un pré-requis majeur pour la croissance économique à venir et forme la base d'un système de mobilité mondiale et durable, fondé sur un accès plus large et des coûts moins élevés.

Le rapport précise que la clé de l'amélioration des perspectives réside dans l'utilisation d'une diversité de nouveaux choix en matière de mobilité. Ceux-ci incluent le recours à des stratégies de tarification pour élargir l'accès, l'exploitation de nouvelles stratégies, telles que les transports semi-collectifs, l'extension du concept de co-voiturage ailleurs qu'en Amérique du Nord, au Japon et en Europe occidentale, le développement de systèmes de transport entièrement nouveaux et l'assurance que ceux-ci réduiront la propension des individus à utiliser leurs véhicules privés dans les zones urbaines les plus denses.

« L'objectif de la société », conclut cette section du rapport *Mobilité 2030*, « devrait

être d'adapter les systèmes de transport aux modes de vie souhaités par les individus, plutôt que le contraire. »

Le chapitre 4 du rapport se termine par une discussion sur la manière dont les entreprises, comme celles qui ont commandité *Mobilité 2030*, peuvent contribuer à atteindre les sept objectifs identifiés dans ce rapport. Il souligne que la plupart des problèmes décrits ne sont pas nouveaux pour les entreprises concernées et que beaucoup d'entre eux sont déjà pris en compte, qu'il s'agisse du contrôle des émissions liées au transport,

de l'amélioration de la sécurité routière ou du développement de véhicules et de carburants neutres en ce qui concerne les émissions de carbone. Le rapport indique également que la capacité des entreprises à agir de manière indépendante est « extrêmement limitée » dans de nombreux domaines et que, pour certains projets, comme la construction de routes en zones rurales, les entreprises ne peuvent jouer qu'un rôle indirect. Toutefois, ce rapport constate qu'à force d'innovation et de mobilisation, les entreprises peuvent largement contribuer à faire avancer les choses.

Aller de l'avant :

Le projet Mobilité durable du WBCSD ne prétend pas donner toutes les réponses pour mettre en œuvre une mobilité durable. Toutefois, les entreprises qui y ont participé sont persuadées que cette initiative a permis de définir la route à suivre et qu'elle leur permettra, en collaboration avec de nombreuses autres organisations, de s'atteler à la tâche et d'atteindre les objectifs définis comme réalisables ».

CONTACTS WBCSD :

Directeur de Projet: Per Sandberg,
Per.Sandberg@hydro.com
Directeur de la Communication: Tony Spalding,
spalding@wbcscd.org
Chargé de Programme: Claudia Schweizer,
schweizer@wbcscd.org

CONSULTANT PRINCIPAL:

George Eads, Charles Rivers Associates,
geads@crai.com

CONTACTS DES SOCIÉTÉS MEMBRES:



Charles Nicholson,
nicholcc@bp.com



Ulrich Müller,
ulrich.dr.mueller@daimlerchrysler.com



Deborah Zemke,
dzemke@ford.com



Lewis Dale,
lewis.dale@gm.com



Takanori Shiina,
takanori_shiina@n.t.rd.honda.co.jp



Erik Sandvold,
erik.sandvold@hydro.com



Patricia Le Gall,
patricia.le-gall@fr.michelin.com



Hiromi Asahi,
h-asahi@mail.nissan.co.jp



Catherine Winia van Opdorp,
catherine.winia-van-opdorp@renault.com



Mark Gainsborough,
M.Gainsborough@shell.com



Masayo Hasegawa,
masayo_hasegawa@mail.toyota.co.jp



Horst Minte,
horst.minte@volkswagen.de

Qu'est-ce que le WBCSD ?

Le WBCSD (World Business Council for Sustainable Development) regroupe 170 entreprises internationales unies par leur engagement commun pour un développement durable, au service du progrès social, sans impact insupportable sur l'équilibre écologique et compatible avec la croissance économique.

Nos membres représentent plus de 30 secteurs industriels majeurs, répartis dans 35 pays. Nous bénéficions également d'un réseau mondial de 50 organismes professionnels et organisations partenaires au niveau régional et national, impliquant environ 1 000 dirigeants d'entreprises dans le monde.

Notre mission

Montrer la voie à suivre et jouer le rôle de catalyseur du changement, afin de contribuer à la transition vers le développement durable et de promouvoir les concepts d'efficacité, d'innovation et de responsabilité sociale de l'entreprise.

Nos objectifs

De par cet engagement, nos objectifs stratégiques englobent :

L'orientation des entreprises

- > Être précurseurs sur les enjeux liés au développement durable

Le développement de politiques

- > Contribuer à l'élaboration de nouvelles politiques, afin de créer un cadre favorable au développement durable

Le recours aux meilleures pratiques

- > Démontrer les progrès de l'industrie en termes de gestion de l'environnement et des ressources et de responsabilité sociale de l'entreprise et partager nos meilleures pratiques avec les autres membres du WBCSD

Une démarche de portée mondiale

- > Bâtir ensemble un avenir durable pour les pays industrialisés et les pays émergents

Le projet Mobilité durable

Le projet Mobilité durable a été initié sous l'égide du WBCSD (World Business Council for Sustainable Development) (<http://www.wbcscd.org>). Ce projet dresse un bilan mondial de la mobilité des personnes, des biens et des services via les transports routiers. Il explore également les pistes qui permettraient de pérenniser la mobilité tout en conciliant respect environnemental et croissance économique, pour autant que tous les acteurs de la société soient prêts à en reconnaître les enjeux et à réagir.

Décharge

Le rapport *Mobilité 2030* résulte d'une collaboration entre les directions des douze entreprises membres du projet Mobilité durable (PMD). Ce projet a été commandité par le WBCSD en collaboration avec ses membres et est coordonné par le Secrétariat du WBCSD. Tout comme les autres projets du WBCSD, le PMD a impliqué la participation de nombreux intervenants de par le monde. Préparé avec l'aide du cabinet Charles River Associates et de plusieurs autres consultants, ce rapport a été révisé par tous les membres du projet, afin de garantir l'absence de divergences d'opinion majeures. Toutefois, même si un niveau acceptable de consensus a été obtenu, cela ne signifie par pour autant que chaque entreprise membre ait validé ou approuvé chacun des termes du rapport.

Où se procurer ces publications :

WBCSD c/o SMI (distribution services) Ltd
P.O. Box 119, Stevenage SG1 4TP, Hertfordshire, Royaume-Uni
Téléphone : + 44 1438 748 111, Télécopie : +44 1438 748 844
Courriel : wbcscd@earthprint.com ou via le Web : <http://www.earthprint.com>
Cette publication est également disponible sur le site Web du WBCSD :
<http://www.wbcscd.org/web/mobilitypubs.htm>
Imprimée sur du papier sans chlore par Seven, Royaume-Uni
Copyright© World Business Council for Sustainable Development, juillet 2004

