



DOCUMENTS DE TRAVAIL D'HABITAT III

18 - INFRASTRUCTURES ET SERVICES URBAINS DONT ÉNERGIE

New York, 31 May 2015





INFRASTRUCTURES ET SERVICES URBAINS DONT ÉNERGIE

MOTS CLÉS

Infrastructures urbaines, services de base, accès, demande, ressources, droits de l'homme, investissement, réforme politique, modèles d'activité, capacité institutionnelle, fourniture d'infrastructures durables, résilience, innovation technologique, systèmes d'infrastructures, réseaux, infrastructure verte.

PRINCIPAUX CONCEPTS

Ce document définit les moyens par lesquels une infrastructure, en tant que moteur essentiel mais également vecteur de création d'un environnement urbain résilient, peut contribuer à des solutions aux défis présents et futurs qui s'accroissent rapidement, engendrés par l'urbanisation, la croissance démographique et le changement climatique, avec pour objectif de soutenir un développement durable, équitable et ouvert à tous.

Le programme Habitat II¹ fait référence à des infrastructures et services de base qui incluent l'approvisionnement en eau potable, l'assainissement, la gestion des déchets, le bien-être social, les services de transport et de communication, l'énergie, les services de santé et d'intervention d'urgence, les écoles, la sécurité publique et la gestion des espaces ouverts. Cependant, l'interprétation de l'infrastructure qui prédomine est celle basée sur une vision plus restreinte du terme en tant que secteur doté d'installations et de structures physiques. Au cours des dix dernières années, le principe de l'infrastructure a évolué vers une perception plus systémique qui inclut des réseaux de structures physiques, de connaissances et d'institutions.

[Les systèmes d'infrastructures : les structures, la connaissance et les institutions.](#)

Immobilisations :

Il ne faut pas entendre les structures comme étant simplement des installations physiques d'infrastructures. Ce sont des systèmes d'infrastructures, qui intègrent des constructions physiques ainsi que les liens internes entre celles-ci. Ces liens sont essentiels pour garantir la fonction du système complet des infrastructures².

Connaissances des infrastructures :

La connaissance des infrastructures se définit non seulement par les ressources humaines qui sont engagées dans les systèmes d'infrastructures (dans les programmes, la conception, la construction et l'exploitation), mais également par la connaissance au sein des institutions qui apporte l'environnement favorable aux systèmes en livrant les cadres légaux et réglementaires. Cela inclut la planification, les politiques, la législation, les règlements et les codes, le plan de développement stratégique global pour le pays ou la région qui servent aux prises de décisions et offrent des conseils sur les priorités pour déterminer dans quel domaine, où et quand investir³.

Institutions associées aux infrastructures et services.

La qualité des services fournis par les infrastructures urbaines est directement associée à la capacité du cadre institutionnel. Ce cadre est essentiel pour garantir la viabilité financière et la réglementation, la planification, la gestion et l'exploitation efficaces des infrastructures urbaines.

¹ The Habitat II Agenda: Istanbul Declaration on Human Settlements, Istanbul, 1996

² Bristol University, Systems Centre. Integrated infrastructure systems. Website, May 2015

³ Hall J.W., Nicholls R.J., Tran M., Hickford A.J., 2015. The Future of National infrastructure: a system--of--systems approach. Cambridge University press.



L'interdépendance des infrastructures

Les réseaux des infrastructures : Les réseaux représentent les interdépendances existantes entre les systèmes d'infrastructures ; ces liens peuvent être à la fois de nature physique ou non physique. L'interdépendance du réseau peut être plus facilement comprise comme un produit d'une partie d'infrastructures qui devient l'apport / l'alimentation d'une autre partie d'infrastructures, assurant de cette manière le fonctionnement et la cohérence de l'ensemble. En ce qui concerne l'interdépendance physique la plus manifeste, ce pourrait être le système de santé d'une infrastructure qui nécessite de l'eau comme apport vital pour garantir un fonctionnement efficace. L'interdépendance non physique est illustrée par la connaissance nécessaire pour la régulation des infrastructures au sein des institutions.

La résilience et le lien avec les infrastructures urbaines :

Le besoin croissant des villes du 21^{ème} siècle à gérer et à s'adapter aux effets du changement climatique et à l'urbanisation croissante illustre les concepts expliqués ci-dessus. Il devient primordial que nous passions, en matière de gestion efficace des catastrophes, d'un mode de fonctionnement réactif à une approche proactive à partir de laquelle nous cherchons à comprendre ce qu'il faut, à quel moment et où mettre en place ce dont les infrastructures ont besoin et comment préparer ces dernières pour éviter ou réduire les effets d'un événement naturel. C'est uniquement en comprenant pourquoi le coût lié aux catastrophes augmente que nous pourrions commencer à faire face aux causes. Lorsque, par exemple, les conditions météorologiques interagissent avec l'environnement bâti, les dommages peuvent entraîner des pertes humaines ou financières -- pourquoi cela est-il arrivé ? Les infrastructures étaient-elles des constructions de mauvaise qualité (problème des structures?) ? Les infrastructures étaient-elles mal entretenues et ne pouvaient pas avoir les performances attendues d'après la conception (problème de capacité) ? La réponse à l'événement était-elle inefficace ? (problème de connaissance et institutionnel), l'événement a-t-il pris plus d'ampleur que ce qui était escompté ? (problème de connaissance), les codes de construction ne reflétaient-ils pas les changements subis par l'environnement ou les nouvelles technologies (problème de connaissance) ou est-ce que les codes étaient adaptés, mais non réglementés et mis en œuvre de manière efficace (problème institutionnel) ?

En conséquence, pour concevoir, mettre en place et exploiter des infrastructures durables et résilientes, il est nécessaire de comprendre les systèmes d'infrastructures et le fonctionnement de leurs réseaux, sans oublier d'intégrer simultanément la gestion des risques dans le développement et l'exploitation des infrastructures, par le biais des trois composantes essentielles des systèmes (structure?, connaissance et institutions).

FAITS ET CHIFFRES CLÉS

- 1,2 milliard de personnes ont eu accès à un système d'assainissement amélioré dans les zones urbaines entre 1990 et 2012, alors que celles ne disposant pas d'un assainissement ont atteint les 542 millions⁴.
- Entre 1990 et 2012, 1,6 milliard de personnes ont eu accès à l'eau potable courante ; pour autant, 720 millions de citoyens n'ont pas accès aux canalisations d'eau potable⁴.
- La production d'eaux usées augmente régulièrement, tandis que seulement 2 % des 165 milliards de m³ collectés dans le monde sont recyclés. Des zones humides pourraient faire baisser de manière considérable les coûts de traitement des eaux usées en retenant jusqu'à 96 % de l'azote et 97 % du phosphore qu'elles contiennent si elles sont correctement entretenues⁵.

4 WHO & UNICEF, 2014. Progress on Drinking Water and Sanitation, 2014 update, WHO Library Cataloguing--In--Publication Data.

5 Ewel, K.C. 1997. Water Quality Improvement by Wetlands. Pp. 329--344. In G. C. Daily ed. Natures Services: Societal Dependence on Natural Ecosystems. Island Press. Washington DC.



- Les villes génèrent plus de 2 milliards de tonnes de déchets municipaux ; ce chiffre devrait doubler dans les 15 prochaines années⁶.
- Plus de 75 % de l'énergie mondiale produite est consommée dans les villes ⁷; 2,5 milliards de personnes dépendent de la biomasse pour leurs besoins énergétiques, entraînant la déforestation et la dégradation environnementale⁸.
- Près d'un quart de la population urbaine mondiale continue de vivre dans des installations informelles⁹, dépourvues de services de base et d'infrastructures.
- La Banque mondiale prévoit que, dans les villes de pays en développement, le nombre de gens exposés aux risques de cyclones et séismes allait plus que doubler entre 2000 et 2050.¹⁰
- Près de 60 % de la superficie qui devrait être urbanisée d'ici 2030 reste à construire ¹¹; 57 000 milliards de dollars US en investissement total en infrastructure seront nécessaires entre 2013 et 2030¹²
- Des économies annuelles de 1 000 milliards de dollars US pourraient être réalisées à partir d'une amélioration de la viabilité de 60 % dans la productivité des infrastructures¹²

PROBLEMATIQUE

Les défis auxquels ont été confrontées les infrastructures urbaines durant les 20 dernières années ont été modélisés par un certain nombre de facteurs. Parmi ces derniers, il convient d'inclure une augmentation en termes d'urbanisation avec une informalité urbaine croissante, une hausse de la demande de services, l'augmentation des coûts unitaires des infrastructures associée à une expansion sous-optimale des villes, un héritage du sous-investissement dans le remplacement des immobilisations et les extensions d'infrastructure, une mauvaise gestion et un mauvais entretien opérationnels, une consommation élevée et inefficace des services parmi les classes à revenus moyens et élevés, une intégration lente des trames vertes, qui continue d'aggraver la ségrégation spatiale et socio-économique dans les villes. De plus, le fait de continuer à dépendre de politiques et modèles d'entreprise obsolètes et inadaptés a entraîné des effets aggravés par le changement climatique sur les services tels que l'approvisionnement en eau, la gestion des déchets, la production d'énergie hydroélectrique, la gestion des eaux d'orage et la protection contre les inondations.

Certains de ces défis ne sont pas nouveaux, mais leur cadre et leur complexité ont été accentués par la rapide urbanisation des 20 dernières années et des lacunes persistantes dans la compréhension des infrastructures, leur gouvernance et le cadre réglementaire, entraînent un manque de planification de la demande à long terme. La demande croissante de services d'infrastructures est directement liée à la croissance démographique, à celle du PIB et à l'usage grandissant par habitant de ces services associés à l'augmentation des revenus¹³. L'écart entre la demande et l'approvisionnement, ainsi que des services et infrastructures inaccessibles et inabordables pour certains segments de la population, constituent une grande faiblesse en matière de politique, de planification et de capacité institutionnelle. L'approche sectorielle de la planification, de l'investissement et de la gestion des infrastructures bloque ou limite la coordination et la communication inter-sectorielle qui apporteraient efficacité et cohérence. Cette approche sectorielle empêche la coordination entre la planification des infrastructures et l'aménagement urbain au niveau d'une ville.

6 UN--Habitat, 2010. Solid Waste Management in the World's Cities: Water And Sanitation in the World's Cities. Earthscan, 2010 7 UNU--IASS, <http://urban.ias.unu.edu/index.php/cities--and--climate--change/> accessed on 27/05/2015)

8 OECD--IEA, 2006. World Energy Outlook 2006: Chapter 15 --Energy For Cooking In Developing Countries, pp419

9 UN--Habitat, 2013. Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity.

10 Habitat III, UN task team, 2015. Issue paper 17 : Cities and Climate Change and Disaster risk Management

11 UN--Habitat, 2013. State of the world cities 2012/2013.

12 McKinsey and Company, 2013. Infrastructure productivity: How to save \$1 trillion a year.

13 Zuo C., Birkin M., 2015. Modelling the long--term economica and demographic impacts of major infrastructure provision: a simultaneous model approach. GISRU2015, submission 96.



La demande croissante d'infrastructures urbaines n'a pas été accompagnée d'une augmentation proportionnelle en matière de capacité institutionnelle et financière pour gérer les services d'infrastructures urbains. Par exemple, les revenus générés pour des services tels que la gestion des déchets solides, l'eau, l'électricité, restent en général en dessous du coût de l'approvisionnement de ces services. Des modèles d'entreprises innovants et inclusifs sont donc nécessaires, en particulier des modèles qui peuvent mobiliser des financements plus efficacement et qui impliquent le secteur privé et les communautés locales dans le financement et la gestion des services.

Les coûts de l'ensemble du cycle de vie des systèmes d'infrastructures tels que la fourniture d'eau ou d'électricité, les réseaux d'assainissement et d'eaux pluviales peuvent être corrélés aux modèles d'urbanisation, avec des villes compactes qui apportent les solutions les plus économiques pour les investissements dans les infrastructures. Les pratiques de consommation inefficaces dans les zones urbaines peuvent indiquer une consommation excessive d'électricité et d'eau par les foyers à revenus élevés tandis que les foyers à revenus faibles n'y ont pas accès ou sont confrontés à des approvisionnements intermittents ou inabordables. Ces tendances requièrent des approches plus rigoureuses dans la gestion de la demande et l'application de politiques et d'instruments économiques visant à décourager le gaspillage et promouvoir des stratégies d'investissement plus équilibrées, notamment à l'échelle des communautés, des institutions et des foyers dans des domaines tels que l'énergie renouvelable, l'eau, la gestion des déchets et le traitement des eaux usées décentralisés.

VECTEURS D'ACTION

Une approche vraiment holistique des infrastructures demande de s'écarter d'une démarche sectorielle et de comprendre que les infrastructures ne sont pas constituées uniquement d'éléments physiques, mais de trois parties essentielles : structures physiques, connaissances et institutions. Adopter ce concept apporte la clarté nécessaire pour mieux comprendre la manière dont les infrastructures sous-tendent le fonctionnement de l'ensemble de la société et servent de moteur pour entreprendre des changements sociétaux recherchés et générer des revenus de développement. Rechercher des services et des systèmes d'infrastructures appropriés, abordables et accessibles demande une approche holistique visant à comprendre, concevoir et planifier des réseaux d'infrastructures et de services, ainsi qu'une corrélation étroite entre l'aménagement urbain et les réalisations d'infrastructure. Une telle démarche permet d'appliquer un processus de gestion des risques appropriés, de prendre des mesures d'atténuation pour réduire la vulnérabilité des systèmes d'infrastructure et d'en renforcer la résilience.^{14,15.}

Pour comprendre et gérer les conflits enracinés dans les problèmes liés à l'accès équitable aux ressources naturelles et à leur utilisation, il est essentiel que l'usage de ces ressources pour les systèmes d'infrastructure soit efficace et tienne compte de la pression permanente et croissante de la poussée démographique.

14 Habitat III, UN task team, 2015. Issue paper 15 : Urban resilience.

15 The Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015--2030 (SFDRR);



D'autres avantages peuvent également être obtenus par le biais d'approches telles que celles que propose McKinsey and Company¹⁶, comprenant et mettant en œuvre une efficacité améliorée et une rationalisation des systèmes d'infrastructures existants.

- Comprendre le lien entre la disponibilité, l'accessibilité, le caractère abordable et l'adéquation des services de base pour le respect des droits de l'Homme. Les services de base sont essentiels au respect de nombreux droits de l'Homme, notamment l'accès à l'eau, l'assainissement, les logements, la santé et l'éducation. Il est donc crucial de veiller à ce que ces services :
 - // soient disponibles et matériellement accessibles pour tous ;
 - // soient abordables pour tous ;
 - // soient culturellement adaptés à divers groupes et populations ;
 - // ne créent pas de discrimination pour leur accès ou approvisionnement ;
 - // soient d'une utilisation sûre, pour tous, y compris femmes et enfants.

Les politiques et les programmes doivent être développés avec et pour la population urbaine, viser en priorité ceux qui ont le plus besoin de ces services et être conscients des questions d'équité entre les sexes pouvant s'y rapporter¹⁷.

- Réforme politique. Face aux défis que représentent la demande croissante de services, la distribution inéquitable actuelle de services et d'infrastructures, la ségrégation existante spatiale et socio-économique et l'échec à mettre en œuvre une planification basée sur la demande future, il est nécessaire d'appliquer des réformes approfondies des politiques d'infrastructure urbaine pour :
 - // améliorer l'environnement favorable à l'investissement ;
 - // créer des incitations plus efficaces pour une meilleure gestion de l'approvisionnement et de la consommation, ainsi que du paiement des services ;
 - // imposer des méthodes plus efficaces pour la planification des infrastructures et la prestation des services par les autorités nationales, régionales et municipales et les services publics ;
 - // créer des modèles réglementaires plus solides ;
 - // supprimer des rigidités institutionnelles et créer des espaces qui attirent et incitent le secteur privé, les ONG, les groupes communautaires et les foyers à jouer un plus grand rôle dans le financement et l'offre de services.

Il faut réformer les politiques en s'appuyant sur le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 (SFDRR).

- Mettre en place des institutions bien gérées et viables, cohérentes avec les connaissances acquises sur les systèmes d'infrastructures. Un des enseignements de ces 20 dernières années est que la qualité des services fournis par les infrastructures urbaines est directement liée à la capacité du cadre institutionnel et des connaissances. S'il est vrai que certains progrès ont été menés à bien ces vingt dernières années, il reste beaucoup à faire pour garantir la viabilité financière et la gestion efficace des institutions responsables de la planification, de la réglementation et de la gestion des infrastructures urbaines. Certains secteurs ont fait peu de progrès en matière de réforme institutionnelle et de durabilité financière, qu'il s'agisse

¹⁶ McKinsey Global Institute, 2013. Infrastructure productivity: How to save \$1 trillion a year.

¹⁷ Realizing the human rights to water and sanitation: A Handbook www.ohchr.org/EN/Issues/WaterAndSanitation/SRWater/Pages/Handbook.aspx



d'assainissement urbain, de gestion des déchets solides et des réseaux pluviaux urbains dans les pays à revenus moyens et faibles.

- Les cadres légaux et réglementaires dans lesquels intervient le développement. Comprendre que l'offre de services et d'infrastructures ne résout pas tous les problèmes créés par un mauvais aménagement urbain ou un manque de développement dans des zones instables et à haut risque. Le lieu et la manière dont les structures sont créées, ou encore qui décide lesquelles créer, sont des facteurs aussi importants que les réseaux eux-mêmes.
- Développer une planification des infrastructures efficace et intégrée. Les infrastructures urbaines sont exigeantes en ressources financières. Les installations doivent être améliorées et développées en permanence par le biais de programmes équilibrés et d'une planification basée sur la demande pour l'extension de services afin de répondre à la croissance de la population urbaine et des besoins. La planification efficace des infrastructures demande un changement complet d'état d'esprit, toutes les formes d'infrastructures doivent être prises en compte et planifiées au-delà des limites actuelles de l'approche sectorielle, afin de fournir un stimulant favorable au changement et au développement de la société. De nouvelles approches de planification et technologies aideront à progresser dans la réduction des coûts des infrastructures, à améliorer l'efficacité et la qualité, à garantir la cohérence entre les services et les programmes urbains et à planifier une extension optimale des infrastructures dans le processus d'urbanisation. Les interventions en matière d'infrastructures et de services ont une forte incidence sur le développement et la forme des villes ; elles doivent donc être étroitement rattachées aux stratégies globales de l'aménagement urbain et de développement urbain, modelant un futur durable et équitable qui réponde à l'ensemble des droits des communautés¹⁸.
- Favoriser la mise en œuvre coordonnée d'infrastructures urbaines. Au-delà du processus de planification, il est important de veiller à ce que les infrastructures soient développées et mises en œuvre en comprenant bien les tenants et aboutissants relatifs aux structures, à la connaissance et aux institutions. Sans oublier d'intégrer la reconnaissance et la compréhension de l'interdépendance essentielle entre toutes les sphères des gouvernements. Ceci est particulièrement pertinent pour les zones métropolitaines où la dispersion crée un frein à l'efficacité de l'approvisionnement en services, notamment à cause des effets du débordement au-delà des limites juridictionnelles et des inégalités spatiales au niveau des services et des coûts. Des mécanismes de coordination émergent : coopération intercommunale, mesures d'incitation pour favoriser cette coopération, agences de développement et de planification, accords de partage des coûts sur des prestations de service étendues à l'aire métropolitaine, fonds de développement métropolitains, coordination fiscale, financements joints, liens entre les politiques et les programmes des autorités nationales et locales pour veiller à l'efficacité et réduire les déséquilibres.¹⁹
- Développer de nouveaux modèles d'affaires et des partenariats stratégiques. L'urbanisation rapide a élargi le cadre et la complexité des fournitures de services. De nouveaux modèles d'affaires sont désormais nécessaires pour intégrer les forces et les capacités du secteur public, des entreprises privées, des ONG

18 Habitat III, UN task team, 2015. Issue paper 8 : Urban and spatial planning and design

19 Habitat III, UN task team, 2015. Issue paper 6 : Urban governance.



et des organisations locales de communautés. De nouvelles approches sont d'autant plus nécessaires dans les secteurs tels que les réseaux pluviaux et d'assainissement, les déchets solides, la mobilité, l'alimentation en énergies propres et la distribution des services aux quartiers informels.

Bien que les gouvernements des pays en développement, en règle générale, fournissent, possèdent et exploitent toutes les infrastructures, il existe des approches alternatives efficaces pour offrir services et infrastructures. Ces démarches répondent au besoin de nouveaux modèles d'affaires, tels que le retour financier sur la plus-value foncière qu'offrent de nouvelles infrastructures, des trames vertes et des schémas de garantie des investissements. Les trames vertes correspondent à une démarche d'investissement peu onéreuse, souvent à rendement élevé qui a été utilisée avec efficacité dans de nombreuses villes mondiales. En ce qui concerne tout particulièrement le secteur privé, le développement et l'apport de schémas de garantie d'investissements offre des bénéfices pour attirer les investissements privés et crée une incitation à prévoir le cadre contractuel nécessaire pour régler et gérer cette relation entre public et privé. Ces approches ont l'avantage de dégager des ressources publiques supplémentaires pour proposer des programmes de réseaux intégrés et de systèmes d'infrastructure qui garantissent ensuite que ces décisions soient validées par la société civile.

- Encourager et appliquer les innovations technologiques. Les innovations technologiques sont devenues un moteur essentiel pour entreprendre des actions à la lumière des nouveaux défis²⁰, tels que les pénuries d'eau, la non-durabilité des systèmes énergétiques à base de carburants fossiles, le besoin d'augmenter la réutilisation et le recyclage des déchets, et la fréquence et l'intensité croissante des effets liés au changement climatique. Cependant, même si de nombreux efforts sont déjà déployés pour développer de nouvelles technologies et faire face à ces problèmes, il devient de plus en plus nécessaire de créer des plates-formes qui réunissent les chercheurs, les politiques, les décideurs, les gestionnaires d'infrastructures et les régulateurs, ainsi que les agences de gestion des connaissances. Il sera ainsi possible de mieux cibler les recherches en fonction des problèmes rencontrés et de créer des plates-formes pour des essais pilotes, l'application et la dissémination des technologies innovantes. Il serait possible de répondre partiellement à la demande croissante d'énergie dans les zones urbaines, estimée à 8 % par an dans les villes africaines, en exploitant le potentiel en énergies renouvelables qui existe dans les villes. En effet, transformer les déchets municipaux en énergie, envisager l'objectif dual de recyclage de la pluie et des eaux grises, remplacer des réseaux gravitaires d'eau potable avec des systèmes à circuit fermé, exploiter la relation entre énergie, eau et déchet sont des potentiels stratégiques. Les trames vertes, considérées comme des réseaux d'espaces verts plurifonctionnels,²¹ ont montré qu'elles avaient à offrir un éventail d'avantages écologiques, sociaux et économiques qui améliorent les infrastructures urbaines « grises », si cela est stratégiquement planifié et géré^{22 23}. Des toits végétaux, des surfaces végétales

20 Habitat III, UN task team, 2015. Issue paper 21 : Smart cities

21 Matthews T., Yo A., Byrne J., 2015. Reconceptualizing green infrastructure for climate change adaptation: Barriers to adoption and drivers for uptake by spatial planners. *Landscape and Urban Planning*, Volume 138, June 2015, Pages 155--163. 22 Kambites, C., & Owen, S., 2006. Renewed prospects for green infrastructure planning in the UK 1. *Planning, Practice & Research*, 21, 483--496;

23 Tzoulas, K., Korpela, K., Venn, S., Yli-Pelkonen, V., Ka zmierzak, A., Niemela, J., et al. (2007). Promoting ecosystem and human health in urban areas using green infrastructure: A literature review. *Landscape and Urban Planning*, 81, 167--178. 24 Mell, I. C. (2013). Can you tell a green field from a cold steel rail? Examining the "green" of Green Infrastructure development. *Local Environment*, 18, 152--166.

25 B Brown, R., Vanos, J. K., Kenny, N. A., & Lenzholzer, S. (2015). Designing urban parks that ameliorate the effects of climate change. *Landscape and Urban Planning*, pii:S0169--2046(15)00037--7.



perméables, des arbres dans les rues, des parcs publics, des jardins de quartier et des zones humides urbaines peuvent offrir les avantages des services écosystémiques, aussi divers que la santé et le bien-être des habitants, fournir de la nourriture, baisser la vitesse du vent, réduire les ruissellements pluviaux, moduler les températures ambiantes, réduire l'utilisation d'énergie et stocker le carbone²⁴. Les trames vertes dans les villes ont donc le potentiel d'amortir de nombreux impacts potentiels liés au changement climatique²⁵.

- Adopter des processus impliquant la participation de tous et un accès accru aux informations pour tous les habitants : Outre le fait d'améliorer la transparence ainsi que les accès à la diffusion des informations, la participation du public a contribué à élaborer de meilleurs programmes en ce qui concerne l'élaboration et la mise en œuvre des plans en répondant aux différents besoins de divers groupes et en particulier des populations marginalisées.

PLATEFORMES ET PROJETS

Infrastructure Transitions Research Consortium;

Global Water Operators Partnership (GWOPA)

Sustainable Sanitation Alliance (SuSanA)

The Infrastructure Consortium for Africa (hosted by the African Development Bank)

Global Expanded Monitoring Initiative for the Water SDGs (hosted by UN-Water)

UNESCWA-UNOPS National Agenda for the Future of Syria;

UNOPS-McKinsey Diagnostic – Occupied Palestinian Territories, Costa Rica

UNOPS Infrastructure Assessment Methodology

EU-funded joint programme on support to District development programme (EU-SDDP) in Sri Lanka

Rural Water and Sanitation initiative of the African Development Bank

UN-Habitat Water for Cities Programme

Les Documents de Travail d'Habitat III ont été rédigés par l'Équipe de Travail des Nations Unies, un groupe constitué d'agences et programmes de l'ONU contribuant conjointement à l'élaboration du Nouveau Programme pour les villes. Les Documents de Travail furent finalisés lors d'ateliers dédiés à l'Équipe de Travail de l'ONU qui ont eu lieu à New York du 26 au 29 Mai 2015.

Ce document de travail a été élaboré avec la contribution de UNOPS, ONU-Habitat, UN-DESA, FNUAP, OMS, PNUE et CBD.

La traduction des Documents de Travail en Français a été facilitée par le Gouvernement Français.