



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

HBP/2000/8  
CEP/2000/7  
11 juillet 2000

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES ÉTABLISSEMENTS HUMAINS  
(Soixante et unième session, 18-20 septembre 2000)  
(Point 3 b) de l'ordre du jour provisoire)

COMITÉ DES POLITIQUES DE L'ENVIRONNEMENT  
(Septième session, 25-28 septembre 2000)  
(Point 11 c) iii) de l'ordre du jour provisoire)

**SCHÉMAS DE TRANSPORT URBAIN ET AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE :  
MESURES VISANT À GUIDER LES CHOIX DES CONSOMMATEURS**

Rapport intérimaire du secrétariat

Nature du problème

1. Il y a de fortes raisons de penser que les moyens de transport actuels déterminent les schémas d'occupation du sol et que les nouvelles infrastructures de transport influent sur la demande future en matière de déplacements et dans le domaine foncier. La mise en place de nouveaux réseaux de transport autour des villes stimule la décentralisation des services et du commerce de détail et a un impact considérable sur l'occupation des sols dans les banlieues. À leur tour, les modes d'occupation des sols influent sur les modes de déplacement et sur la demande en la matière. Des densités plus élevées peuvent avoir pour effet une séparation moins marquée des fonctions et des activités d'une ville et une stimulation de la demande de transports publics; la viabilité des systèmes de transport public exige en effet certains seuils de densité. D'autres facteurs tels que le revenu, le taux de motorisation et le degré de développement des transports publics déterminent également le comportement des voyageurs.

2. Dans de nombreux pays, on s'accorde de plus en plus à reconnaître la nécessité de tenir compte de l'ensemble des incidences environnementales des schémas d'occupation des sols et de transport, lors de l'élaboration et de la mise en œuvre de politiques visant à guider les choix du

GE.00-32085 (F)

consommateur dans un sens favorable au développement durable. Des exemples d'une application de cette démarche pourraient constituer une importante source d'informations pour tous les pays et servir de base à l'élaboration des principes directeurs de la prise de décisions, à l'intention des États membres de la Commission économique pour l'Europe.

3. Intégrer les politiques, stratégies et plans d'occupation des sols et de transport local ne consiste pas simplement à veiller à leur complémentarité, encore que cet aspect soit également important. Plus que cela, il s'agit d'intégrer les mesures prises dans tous les domaines et à tous les niveaux du processus décisionnel. En effet, les politiques d'occupation des sols et de transport local ne peuvent être dissociées des politiques concernant la santé, l'éducation, l'économie, l'environnement et le bien-être social ni des politiques nationales et régionales. En outre, les intérêts tant du secteur public que du secteur privé doivent être pris en compte. Les collectivités locales ont certes un rôle clef à jouer, mais l'État doit mettre en place un mécanisme d'appui en faveur des initiatives locales visant à encourager les citoyens à adopter des modes de consommation durables.

#### Le projet

4. Suite à l'atelier conjoint sur les moyens d'encourager les initiatives locales en faveur des modes de consommation durables, tenu à Vienne en février 1998, le Comité des politiques de l'environnement et le Comité des établissements humains ont, à leurs sessions respectives de septembre 1999, décidé d'élaborer en commun un projet sur les schémas de transport urbain et l'aménagement de l'espace.

5. Le projet est axé avant tout sur les aspects communs aux politiques nationales et locales et au comportement des consommateurs. Il faut pour cela s'intéresser de près à la promotion et à l'efficacité des politiques et de la législation, aux instruments économiques et autres outils de décision, ainsi qu'à la disponibilité et à l'accessibilité d'informations de nature à guider les choix du consommateur.

#### Exécution du projet

6. Il a été décidé qu'un groupe directeur mixte serait créé et chargé de l'exécution du projet. Ce groupe directeur, devant être composé d'experts représentant l'État et les collectivités locales, le secteur privé, les milieux universitaires et les ONG, devrait se doter d'un programme de travail détaillé et rendre compte de ses travaux aux deux comités, à leurs sessions annuelles de septembre 2000.

7. Les Gouvernements du Danemark, de la Grèce, de l'Italie et du Royaume-Uni, la Conférence européenne des ministres des transports, (CEMT) les Conseils municipaux de Helsinki (Finlande) et de Lyon (France), le Réseau des villes sans voitures, l'Union internationale des transports publics (UITP), l'Association internationale des urbanistes, les universités de Lyon et de Manchester (Royaume-Uni) et le World Resources Institute (WRI) ont nommé des experts devant siéger au Groupe de direction.

8. À l'invitation de la ville de Lyon, le Groupe directeur a tenu sa première réunion à Lyon les 4 et 5 mai 2000. M. David Banister, de la Bartlett School of Planning, University College London (Royaume-Uni) a été élu Président.

9. Avant d'élaborer son plan de travail, le Groupe directeur a procédé à un échange de vues sur les initiatives nationales et internationales récentes ou en cours qui ont un rapport avec le projet de la CEE-ONU. Un inventaire des principales initiatives internationales figure en annexe à la présente note (annexe II). L'Université de Manchester s'est portée volontaire pour créer le site Web du projet et le relier aux sites internationaux et nationaux pertinents.

10. Le Groupe directeur a décidé que ses activités seraient axées sur l'élaboration, à l'intention des gouvernements, des principes directeurs d'une stratégie visant à intégrer la gestion des transports urbains aux politiques d'occupation des sols et d'environnement. Ces principes directeurs (une dizaine de pages et de recommandations pratiques) seraient destinés à être utilisés aussi bien par l'État que par les collectivités locales. Toutefois, on réaliserait au préalable un certain nombre d'études de cas, en s'inspirant de l'expérience nationale et locale des États membres de la CEE-ONU.

11. Ces études de cas porteraient sur les points suivants :

- Facteurs sous-jacents des schémas de circulation actuelle, notamment les politiques économiques, démographiques, environnementales et sociales, les politiques du travail, l'évolution spatiale, les progrès techniques et les modes de vie urbains;
- Stratégies d'occupation des sols et de développement permettant à l'État et aux collectivités locales, ensemble ou dans le cadre d'une coopération, de réduire la demande excessive de transports urbains, de multiplier les choix s'offrant aux voyageurs et d'orienter la demande vers des modes de transport écologiquement rationnels;
- Questions d'ordre organisationnel et institutionnel visant à promouvoir l'intégration des politiques de transport urbain, d'aménagement de l'espace et d'environnement;
- Conditions requises et possibilités offertes en matière d'information, de communication et de participation, en vue de favoriser l'intégration;
- Rôle des objectifs et indicateurs en matière de transport urbain durable.

12. Le Groupe directeur a décidé que l'élaboration des principes directeurs nécessiterait l'organisation d'un atelier international consacré à l'examen de l'expérience acquise aux niveaux national, régional et local pour ce qui est de la promotion d'un transport local écologiquement rationnel intégré à un plan d'occupation des sols durable. À l'invitation de la ville de Lyon, cet atelier s'y tiendrait au cours du deuxième trimestre de 2001 (pour une durée de deux jours et demi). Les participants examineraient des documents de travail et des études de cas concernant un certain nombre de villes. On trouvera à l'annexe 1 les dispositions préliminaires en vue de cet atelier.

13. Le Groupe directeur tiendrait sa deuxième réunion à Genève les 1er et 2 février 2001 pour examiner les projets de document établis à l'intention de cet atelier, y compris les grandes lignes des principes directeurs.

14. Les conclusions de l'atelier, accompagnées des avant-projets de principes directeurs, seraient alors présentées au Comité des établissements humains et au Comité des politiques de l'environnement de la CEE-ONU en septembre 2001. Le Groupe directeur établira la version finale des principes directeurs avant la fin de l'année 2001, en vue de la présenter aux bureaux des deux Comités de la CEE-ONU, lors d'une réunion conjointe au début de l'année 2002, et ensuite, s'il en est ainsi décidé, à la cinquième Conférence ministérielle "Un environnement pour l'Europe" (septembre 2002 à Kiev).

15. Le Groupe directeur est convenu qu'il devrait être plus représentatif de l'ensemble des États membres de la CEE-ONU et a insisté sur le fait qu'il devrait compter parmi ses membres des experts représentant les pays en transition, l'Amérique du Nord et la Commission européenne. Il a décidé que davantage d'experts seraient associés à ces réunions futures ainsi qu'aux études de cas.

16. Le Groupe directeur a remercié l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise des excellentes dispositions prises pour la réunion et de son hospitalité.

17. Le Comité souhaitera peut-être :

a) Prendre note de l'état d'avancement de l'exécution du projet;

b) Inviter les gouvernements, en particulier ceux des pays en transition, à désigner des experts qui siégeront au Groupe directeur et à en informer le secrétariat au plus tard le 16 octobre 2000.

## Annexe I

### **DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES EN VUE DE L'ATELIER SUR LES SCHÉMAS DE TRANSPORT URBAIN ET L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE**

(Deuxième trimestre 2001, Lyon, France)

1. Les objectifs de cet atelier sont les suivants :
  - a) Examiner les tendances en matière de mobilité et d'urbanisme aux niveaux régional et municipal dans les États membres de la CEE;
  - b) Étudier les moyens d'intervention et les questions d'ordre institutionnel dans le cadre de la mise en place de systèmes de transport durable, l'accent étant mis sur les mesures d'aménagement de l'espace;
  - c) Examiner le rôle de l'information, de la communication et de la participation dans les efforts visant à associer tous les décideurs et le public;
  - d) Examiner les moyens de promouvoir la définition d'objectifs et d'indicateurs en matière de transport urbain durable.
  
2. On fera établir des documents sur chacun de ces sujets, dans le but d'orienter le débat et d'illustrer les meilleures pratiques en cours dans un certain nombre de villes de la CEE. Des études de cas portant sur des villes tant des pays à économie de marché que des pays en transition seront présentées aux participants invités, à savoir des hauts responsables des gouvernements (Ministères de l'environnement et de l'aménagement du territoire) et des conseils municipaux, des représentants d'organisations internationales, des milieux universitaires, du secteur privé et des ONG.
  
3. Les travaux de l'atelier et les documents devant y être présentés pourraient être articulés autour des points suivants :
  - A. Séance introductive : Vision du transport urbain durable**
  
4. Les organisations ci-après seront invitées à présenter des documents de travail :
  - Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)/CEMT (Mme Mary Crass\*);
  - Commission européenne (M. Keith Keen - M. David Banister\*);
  - Le réseau européen des villes sans voitures (Mme Annukka Lindroos\*);
  - UITP (M. Roger Torode\*);
  - WRI (Mme Elena Petkova\*/Mme Crescencia Maurer\*).

**B. Tendances en matière de mobilité et d'urbanisme à l'échelle de l'Europe et au niveau des villes**

5. Principaux schémas et tendances de la circulation dans les zones urbaines et leur périphérie; facteurs sous-jacents de ces schémas et tendances, notamment les politiques économiques, démographiques, environnementales et sociales, les politiques du travail, l'aménagement de l'espace, les progrès techniques, les tendances culturelles et l'évolution des modes de vie dans les zones urbaines; interface entre, d'une part, les exigences en matière d'urbanisme et de demande de transport et, d'autre part, les plans d'aménagement de l'espace.

- a) Rapport présenté par M. Jeff Turner (Université de Manchester);
- b) Études de cas sur :
  - Helsinki (Mme Annukka Lindroos, ville de Helsinki);
  - Le développement des villes nouvelles au Danemark (M. Finn Tofte\*, Ministère de l'environnement et de l'énergie);
  - La Grèce (M. Antony Parapanissios, Ministère de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des travaux publics);
  - Lyon (M. Dominique Mignot, Laboratoire d'économie des transports de Lyon);
  - Les villes dans les pays en transition et en Amérique du Nord (M. Mikhail Kokine\*, CEE).

**C. Moyens d'intervention et mécanismes institutionnels visant à intégrer la gestion des transports urbains aux politiques concernant l'aménagement de l'espace et l'environnement**

6. Zones de développement sans voiture, conception de nouvelles zones de développement (densité, emplacement), aménagement de nœuds de transport public, zones de développement à usage mixte (réseau, distribution et production à l'échelle locale), politiques relatives aux concentrations urbaines, aménagement de couloirs et gestion de l'accès (aménagement de zones piétonnes, modération et maîtrise de la circulation, réaffectation d'espaces routiers au transport public et aux habitants). Incidences de ces stratégies et politiques sur l'environnement et la qualité de la vie, en particulier pour ce qui est de la sûreté, de la sécurité, de la santé, de la qualité de l'air et des efforts visant à rendre les villes vivables.

7. Questions d'ordre organisationnel et institutionnel concernant la promotion de politiques intégrées en matière de transport urbain, d'aménagement de l'espace et d'environnement. Considérations pratiques concernant les mesures suivantes : faire du transport un facteur dont il faut impérativement tenir compte dans toutes les décisions concernant l'attribution des terrains (par exemple grâce à des redevances locales); rendre obligatoire, pour tous les nouveaux projets, une déclaration sur les incidences en matière de transport et d'accessibilité; encourager les promoteurs à contribuer à l'amélioration de la qualité et de la disponibilité des moyens de transport dans le cadre de leurs projets; introduire une disposition exigeant une déclaration sur

les incidences en matière de durabilité des nouveaux projets; enfin, intégrer les attributions des différents organismes d'exécution.

- a) Rapport présenté par M. David Banister (The Bartlett School of Planning);
- b) Études de cas sur :
  - Les plans de mobilité en milieu urbain en France (Mme Béatrice Vessilier, Centre d'études et de recherche sur les transports et l'urbanisme, Lyon);
  - La politique nationale d'urbanisme au Pays-Bas (M. Jan Vogelij\*, Association internationale des urbanistes);
  - Les villes dans les pays en transition et en Amérique du Nord (M. Mikhail Kokine\*, CEE).

#### **D. Information, communication et participation**

8. Prescriptions et possibilités en matière d'information, de communication et de participation pour favoriser l'intégration de la gestion du transport urbain aux politiques concernant l'aménagement de l'espace et l'environnement. Participation des groupes d'intérêt, mise au point et application d'instruments efficaces (campagnes, médias) pour susciter le soutien du public en faveur de solutions économiquement, écologiquement et socialement rationnelles, diffusion de l'information sur les expériences réussies, participation active du public à la prise de décisions relatives aux questions de transport, aspects culturels et éthiques.

- a) Rapport présenté par M. Peter Jones, Royaume-Uni (M. David Banister\*);
- b) Études de cas sur :
  - Lyon ( Mme Silvia Rosalès-Montano\*, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise);
  - Une ville du réseau européen de villes sans voiture (Mme Annukka Lindroos\*);
  - Rome (M. Massimo Cozzone\*, Agence nationale pour la protection de l'environnement, Italie);
  - Les villes dans les pays en transition et en Amérique du Nord (M. Mikhail Kokine\*, CEE).

#### **E. Objectifs et indicateurs en matière de transport urbain durable**

On pourrait se servir de ces objectifs pour informer et faire participer le public, lancer un appel à l'action et évaluer les progrès accomplis. Portant sur la santé, la protection de l'environnement, l'accessibilité, la répartition modale, l'occupation des sols et la consommation d'énergie, ils pourraient être reliés aux objectifs concernant l'urbanisme, l'emploi, la promotion

---

\* Correspondant pour cette question.

des entreprises, le logement, l'éducation, etc., ainsi qu'aux objectifs nationaux en matière d'environnement et de transport. Quant aux indicateurs, l'accent sera mis sur ceux qui permettent d'évaluer l'efficacité des réseaux de transport et des plans d'aménagement de l'espace ainsi que leurs incidences sur l'environnement.

- a) Rapport présenté par M. Roger Torode (UITP);
- b) Exposé de la CEE (Mme Brinda Wachs);
- c) Études de cas sur :
  - L'Italie (M. Massimo Cozzone\*, Agence nationale pour la protection de l'environnement, Italie);
  - Brème (Mme Annukka Lindroos\*);
  - Barcelone (M. Antony Parapanissios\*);
  - Les villes dans les pays en transition et en Amérique du Nord (M. Mikhail Kokine\*, CEE).

**F. Séance de clôture : Examen des grandes lignes des principes directeurs**

10. Le Groupe directeur établira, sur la base des documents destinés à l'atelier, un projet de déclaration qui sera distribué avant la tenue de l'atelier.



## Annexe II

### PRINCIPALES INITIATIVES INTERNATIONALES AYANT UN RAPPORT AVEC LE PROJET DE LA CEE

1. Au sein de l'Union européenne :
  - a) Le projet "villes durables", comprenant deux volets :
    - i) Le rapport sur les villes durables, qui vise à rassembler les connaissances sur le développement des villes durables, sous la forme d'un rapport d'orientation et d'un guide des bonnes pratiques;
    - ii) La campagne des villes européennes durables  
[http://europa.eu.int/comm/environment/urban/home\\_frame](http://europa.eu.int/comm/environment/urban/home_frame).
  - b) Projets de démonstration sur la politique et la mobilité urbaines, financés par l'Instrument financier pour l'environnement (LIFE)  
[http://europa.eu.int/comm/life/cgi/life\\_frame.pl?prog=ENV](http://europa.eu.int/comm/life/cgi/life_frame.pl?prog=ENV).
  - c) Projets de recherche-développement :
    - i) DANTE - Plans pour éviter la nécessité de se déplacer en Europe  
<http://www.cordis.lu/transport/src/dante.htm>
    - ii) LEDA - Mesures juridiques et réglementaires visant à influencer sur l'usage du réseau de transport  
<http://europa.eu.int/comm/transport/extra/profiles/leda.html>
    - iii) OPTIMA - Optimisation des politiques d'intégration des transports dans les zones métropolitaines  
<http://www.its.leeds.ac.uk/projects/optima/>
    - iv) SESAME - Étude des interactions entre l'occupation des sols, les schémas de comportement et la demande de voyages, en vue de faciliter les décisions en matière de politique générale et d'investissement  
<http://www.arttic.com/projects/sesame/>
    - v) SPECTRA - Durabilité, développement et aménagement de l'espace  
<http://www.uwe.ac.uk/fbe/spectra/start.htm>
    - vi) TRANSLAND - Intégration des plans de transport et d'occupation des sols  
<http://www.inro.tno.nl/transland/>
  - d) Projets COST (Coopération européenne dans le domaine de la recherche scientifique et technique) :

- i) 332 : Méthodes novatrices de coordination entre les actions de transport et la planification régionale et locale  
<http://www.belspo.be/cost/>
  - ii) 342 : Les mesures relatives au stationnement et leurs effets sur la mobilité et l'économie  
<http://www.belspo.be/cost>
- e) POLIS (Réseau de villes et de régions européennes pour de nouvelles solutions en matière de transport) - association de villes et de régions européennes qui, ensemble, font preuve d'innovation pour résoudre les problèmes de transport et d'environnement  
<http://www.edc.eu.int/polis/>
- f) Le Réseau européen des villes sans voiture, créé en 1994 par Eurocities, association de métropoles européennes. Ce Réseau comprend quelque 70 villes membres, qui se sont engagées à mettre au point, à échanger et à appliquer des techniques et des méthodes de gestion visant à réduire le volume de la circulation urbaine en encourageant activement le recours à des modes de transport écologiquement rationnels autres que la voiture <http://www.edc.eu.int/polis/>
- g) Le Service européen d'information sur le transport local (ELTIS) cofinancé par la Commission européenne et l'Union internationale des transports publics (UITP)  
<http://www.eltis.org/en/about.htm>
2. L'Équipe spéciale sur les indicateurs des transports urbains durables, sous l'égide du Comité des transports intérieurs de la CEE. <http://www.unece.org/trans/main/wp6/wp6.html>
3. Le Projet CEMT-OCDE sur les voyages urbains durables, comprenant une série d'ateliers, une enquête sur les villes et une série d'études des politiques nationales en matière de voyages urbains. <http://193.51.65.78/cem/UrbTrav/index.htm>
4. Statistiques urbaines : Millenium Cities - projet de l'UITP. <http://www.uitp.com/>

-----