



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

HBP/1999/6  
17 juin 1999

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES ÉTABLISSEMENTS HUMAINS

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire  
de la soixantième session  
(Genève, 13-15 septembre 1999)

**CONSOMMATION DURABLE : TRANSPORTS LOCAUX ET OCCUPATION DES SOLS**

Note du secrétariat

Introduction

1. À sa cinquante-neuvième session, en septembre 1998, le Comité des établissements humains a étudié les travaux consacrés aux études de cas sur l'amélioration de la performance environnementale et les résultats de l'Atelier sur les modes de consommation durable tenu à Vienne, en février 1998. Cet atelier était une activité conjointe du Comité des établissements humains de la CEE et du Comité de la CEE des politiques de l'environnement. Il a reconnu que les villes étaient d'une importance vitale pour promouvoir des modes de consommation durable en matière d'occupation des sols, de transport, de mobilité et de styles de vie. Agir sur le comportement des consommateurs dans les villes constitue un élément important d'une stratégie à long terme plus vaste pour atteindre des modes de consommation urbaine qui soient viables sur les plans environnemental, économique et social.

2. Le Comité des établissements humains a aussi examiné la proposition relative à des travaux ultérieurs. Il a proposé d'axer les activités futures sur des transports urbains et régionaux viables du point de vue de l'environnement, coordonnés avec une occupation des sols et un aménagement territorial durables dans lesquels des actions communes des instances centrales, régionales et locales pourraient réduire considérablement l'impact global (dans la perspective d'un cycle de vie) sur la santé, les ressources naturelles et l'environnement, tout en préservant ou même en améliorant la qualité de vie et la performance économique. Le Comité a invité son Bureau et le secrétariat à élaborer une proposition concrète portant sur de telles activités, accompagnée d'un calendrier pour sa prochaine session de septembre 1999. La présente note a été établie pour répondre à cette demande.

## **I. APERÇU GÉNÉRAL**

3. Les pays en transition connaissent une augmentation sans précédent de l'utilisation de l'automobile et de profondes transformations de leurs tendances en matière de mobilité. De tout temps, leurs villes ont été tributaires de leurs principaux équipements en transports publics. Dans les pays occidentaux, les décideurs et les planificateurs reconnaissent que les schémas actuels d'occupation des sols de transport ne sont plus viables. On prend de plus en plus conscience de la nécessité de considérer l'occupation des sols et les transports en même temps que leurs répercussions sur l'environnement. Si une telle approche pouvait être adoptée dans les pays en transition où il existe d'importantes possibilités de gains réels à tirer de politiques intégrées d'occupation des sols et de transport, il serait possible de modifier et d'inverser les schémas irréalisables d'aménagement urbain.

4. Il existe des preuves abondantes que les modes de transport déterminent les styles de vie et l'occupation des sols. Une nouvelle infrastructure de transports crée, par exemple, une demande plus grande de déplacements et de terrains. La création de nouveaux réseaux de transport autour des grandes villes encourage la décentralisation des services et du commerce de détail et a une incidence considérable sur les besoins des banlieues en matière d'occupation des sols et de transport.

5. On reconnaît également que le régime actuel d'utilisation des terres influe sur les modes de transport et sur la demande. Les densités de population accrues peuvent entraîner une moindre séparation des fonctions et des activités urbaines et relancer la demande de transports publics; certains seuils de densité sont nécessaires pour que les systèmes de transport public soient viables. D'autres facteurs comme les revenus, la possession d'une voiture et le degré de développement des transports publics déterminent aussi les comportements à l'égard des transports.

6. Pour intégrer les politiques d'occupation des sols et de transport local, il ne suffit pas qu'elles soient complémentaires. Il faut aussi intégrer l'esprit et la lettre, dans tous les domaines et à tous les niveaux politiques, de la prise de décisions. Les politiques d'occupation des sols et de transport local devraient donc être liées aux politiques de la santé publique, de l'éducation, de l'économie, de l'environnement et du bien-être social ainsi qu'aux politiques nationales et régionales. Cela implique également que l'on tienne compte concurremment des intérêts des secteurs public et privé. Les instances locales ont un rôle essentiel à jouer dans ce domaine. Le public, les planificateurs, les entreprises locales et les transporteurs sont les principaux acteurs qui doivent intervenir si l'on veut parvenir à la viabilité en matière de transport local et d'occupation des sols.

## **II. OBJECTIFS ET CHAMP D'APPLICATION**

7. Le projet aura pour objet de promouvoir une gestion écologiquement rationnelle des transports locaux intégrée à une utilisation et un aménagement viables des sols, en mettant l'accent en particulier sur les pays en transition. Plus précisément, ce projet viserait à :

a) Faciliter l'échange de données d'information et d'expérience sur les mesures relatives à la planification, la réglementation, l'économie, les finances, l'organisation, etc., propres à parvenir à un système de transport urbain écologiquement rationnel et à une utilisation viable des sols;

b) Promouvoir l'interconnexion entre les responsables et les décideurs environnementaux et municipaux, les responsables de l'aménagement urbain et régional, les chercheurs et les représentants du secteur privé et des associations s'occupant de la gestion des transports et de l'occupation des sols;

c) Élaborer des recommandations générales et des directives concrètes pour les pouvoirs publics, en particulier à l'échelon local.

8. Le projet rendra possible l'évaluation :

a) Des schémas et des tendances dominants de la circulation dans les secteurs urbains et voisins et celle des incidences des transports sur l'environnement et la santé publique;

b) Des éléments moteurs à l'origine de ces schémas et de ces tendances, notamment le rôle de l'architecture et de la structure urbaines, de l'utilisation des sols, de l'infrastructure des transports, de la croissance des revenus et des modes de vie;

c) Des initiatives prises par les instances centrales et locales pour atténuer une demande excessive de transports urbains, élargir les possibilités de choix des voyageurs et orienter la demande vers des modes de transport écologiquement rationnels.

9. On s'attachera particulièrement à mettre au point une approche stratégique pour intégrer la gestion des transports urbains et l'utilisation et l'aménagement des sols. Il pourrait s'agir de :

a) La définition d'objectifs spécifiques pour mettre en place des systèmes de transport locaux viables sur les plans économique, social et environnemental. Il pourrait s'agir d'objectifs en matière de réduction des émissions et de la consommation d'énergie par un mode de transport ou d'objectifs relatifs au développement des transports publics;

b) D'instruments de planification qui visent, notamment, à :

i) Créer une structure urbaine parfaitement adaptée - une utilisation mixte des sols pour le logement, le travail, le commerce et les loisirs dans des quartiers neufs et existants;

ii) Installer les aménagements qui suscitent le passage des personnes, tels que bureaux, services publics et centres commerciaux de détail, à proximité immédiate des terminaux de transport;

iii) Rendre les zones résidentielles plus attrayantes et de meilleure qualité afin de réduire les besoins de transport;

- iv) Créer un réseau de couloirs verts reliant les zones résidentielles aux sites naturels, forêts et parcs, afin de rendre moins nécessaires les déplacements en voiture pour les sports et les loisirs;
  - v) Relier les transports urbains, suburbains et intervilles afin de limiter les besoins de liaison en voiture particulière;
  - vi) Moderniser et développer l'infrastructure des transports en commun;
  - vii) Aménager des pistes cyclables sûres afin que le vélo devienne une véritable solution de rechange à la voiture, en particulier dans les centres-villes;
  - viii) Créer des zones piétonnières et des sentiers sans dangers pour piétons;
- c) De réglementations telles que :
- i) Une évaluation de l'incidence sur l'environnement des projets relatifs à l'infrastructure des transports afin de limiter toute augmentation de la demande de transports, ou de la réduire;
  - ii) Des restrictions de circulation pour les véhicules (à l'intérieur des villes, dans les zones à environnement sensible, pour le transit des marchandises, etc.);
  - iii) Des prescriptions applicables au stationnement et aux transports en commun au moment de la planification des aéroports, des gares de chemin de fer et des équipements sociaux;
  - iv) Limiter le stationnement dans les zones où il existe des possibilités de transport en commun;
- d) D'instruments économiques et financiers tels que :
- i) La fiscalité sur les routes et les carburants pour internaliser les coûts des accidents, des encombrements, de la pollution, du bruit et de l'utilisation de l'espace public dans l'ensemble des coûts de transport, et financer des programmes de transport non polluants;
  - ii) Des systèmes de tarification du stationnement pour limiter la circulation automobile dans les centres-villes;
  - iii) Des stratégies de gestion financière pour aider à financer les transports publics municipaux;
- e) D'autres mesures telles que :
- i) Une information et une participation du public;

- ii) Des dispositions institutionnelles pour coordonner les politiques de transport aux niveaux local, régional et national.

### III. ORGANISATION ET MÉTHODE DE TRAVAIL

10. Les Commissions de la CEE des établissements humains et de la politique de l'environnement exécuteront le projet conjointement. Un groupe directeur commun pourrait être constitué pour le projet. Il serait composé de 10 à 15 experts environ délégués par des instances centrales et locales, le secteur privé, les milieux universitaires et des ONG. Le groupe directeur travaillerait en collaboration avec le secrétariat en vue :

- a) D'examiner les données d'expérience concrètes, aux échelons national, régional et local, la promotion de transports locaux respectueux de l'environnement étant intégrée à une utilisation et un aménagement viables des sols; les résultats seraient examinés lors d'un atelier qui se tiendra au printemps 2001;

- b) D'élaborer, sur la base des résultats de cet atelier, des directives destinées aux gouvernements en vue de leur présentation ultérieure à une réunion spéciale conjointe, organisée par les deux Comités de la CEE, au début de 2002. Ces directives seraient ensuite transmises à la cinquième Conférence ministérielle "Un environnement pour l'Europe" (Kiev, septembre 2002).

11. Lorsqu'il a examiné la proposition relative aux transports locaux et à une occupation des sols correspondante, en avril 1999, le Bureau du Comité a considéré qu'une réelle valeur ajoutée ne serait possible que si les deux Comités convenaient d'associer leurs efforts (à condition que le Comité des politiques de l'environnement prenne une décision dans ce sens à sa prochaine session, du 20 au 24 septembre 1999). Il faut aussi mentionner que la huitième Conférence sur la recherche urbaine et régionale a défini plusieurs autres thèmes que le Comité des établissements humains souhaitera peut-être étudier dans le cadre de ses activités sur la performance environnementale dans les villes, par exemple :

- a) Les édifices urbains touchés par les modes de vie et un comportement ne portant pas atteinte à l'environnement;

- b) L'incidence sur le milieu urbain de la polarisation sociale et des marchés du travail en ville;

- c) L'utilisation de l'énergie dans les zones urbaines et le recyclage des déchets de construction et de démolition;

- d) Les ressources humaines, les compétences et les normes, l'organisation de la participation du public nécessaire à une viabilité urbaine;

- e) Les incidences sur l'environnement des interactions entre des modes de développement urbains et ruraux.

-----