



CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

**TRANSPORTS
URBAINS
DURABLES :
LA MISE EN
ŒUVRE DES
POLITIQUES**

Messages-clés pour les gouvernements



**TRANSPORTS
URBAINS
DURABLES :
LA MISE EN
ŒUVRE DES
POLITIQUES**

Messages-clés pour les gouvernements



Avant-propos

La présente brochure formule les recommandations adressées aux gouvernements en vue de la mise en œuvre de politiques de transports urbains durables. Ces recommandations ont été définies dans l'étude conjointe CEMT-OCDE menée de 1998 à 2001 et intitulée "Transports urbains et développement durable". Les Ministres des transports de la CEMT ont approuvé ces recommandations lors de leur réunion ministérielle de Lisbonne, au Portugal, en mai 2001.

On s'est efforcé dans le cadre de ce projet triennal¹ de mieux comprendre pourquoi les pays éprouvent tant de difficultés à mettre en œuvre des stratégies intégrées de transports urbains et, plus généralement, comment les pays et les villes peuvent combler l'écart entre des recommandations politiques et leur mise en œuvre.

Les résultats et conclusions de ce projet, qui figurent dans le Rapport final publié séparément², démontrent que les pays font des progrès dans le développement de mesures pour réduire les encombrements, l'étalement urbain et pour appréhender les questions environnementales liées aux pratiques de déplacements urbains néfastes. Cependant, les tendances mises à jour dans l'étude et les examens des politiques démontrent que de graves difficultés persistent dans la mise en application de ces politiques, et qu'il est difficile d'évaluer l'impact de telles politiques dans les données sur les transports urbains.

A partir des trois principales parties du projet — la série d'ateliers thématiques, l'enquête sur plus de 160 villes et les examens des politiques nationales —, l'étude a démontré que l'administration,

1. Le point de départ de ce projet triennal est le rapport CEMT-OCDE intitulé "Transports urbains et développement durable", soumis au Conseil des Ministres de 1994 qui s'est tenu à Annecy. Ce rapport, publié en 1995, décrit une stratégie intégrée comprenant trois volets qui favorisent l'application conjuguée de mesures fondées sur les meilleures pratiques, l'innovation et la tarification pour parvenir à des transports urbains durables.

Les Ministres en réunion à Annecy ont chargé la CEMT d'examiner les politiques nationales dans les années à venir en tenant compte des recommandations formulées dans cet ouvrage. Le projet tel qu'il se présente actuellement est en conformité avec le mandat défini.

2. Transports urbains durables : la mise en œuvre des politiques – Rapport final, CEMT, 2002.

à tous ses niveaux, peut améliorer les chances de réussite de la mise en œuvre de stratégies intégrées en faveur du transport urbain durable. Elle a également montré en quoi des administrations nationales peuvent servir de catalyseur propre à engendrer des pratiques durables en matière de transports locaux.

Sommaire

1. Contexte	7
<i>Objectifs de développement durable dans les villes</i>	<i>7</i>
<i>L'évolution des déplacements urbains et de l'aménagement du territoire et leurs conséquences</i>	<i>8</i>
<i>Instruments d'action disponibles</i>	<i>9</i>
2. Mise en œuvre des stratégies en faveur du transport urbain durable	11
3. Recommandations à l'intention des administrations nationales pour améliorer la mise en œuvre des politiques de transport urbain durable	13

I Contexte¹

Objectifs de développement durable dans les villes

Dès lors que les trois quarts environ de la population des pays de la CEMT et de l'OCDE résident maintenant dans des zones urbaines, la plupart des problèmes de santé et d'environnement liés aux transports se posent dans les villes et leurs environs. C'est pourquoi la configuration et l'extension des zones urbaines sont des facteurs fondamentaux à prendre en considération dans les stratégies de développement durable. Si les définitions du développement durable et les critères qui le guident varient d'un pays et d'une ville à l'autre, les objectifs de qualité de la vie dans les agglomérations sont pratiquement communs à tous, notamment la pureté de l'air, des quartiers silencieux et la prospérité économique, en évitant des incidences préjudiciables pour la santé et l'environnement ainsi que l'épuisement des ressources naturelles finies².

Les modes de déplacement des personnes et de transport des marchandises³ d'un endroit à l'autre dans les villes sont essentiels pour la réalisation des objectifs du développement urbain durable. En fait, le principal objectif visé et le défi que doivent relever aujourd'hui les responsables des politiques des transports et des politiques foncières est de s'assurer qu'un nombre croissant de résidents des zones

Les objectifs de qualité de la vie dans les agglomérations sont pratiquement communs à tous les pays et à toutes les villes.

1. Le présent rapport à l'intention des Ministres met en relief les principales conclusions sur la mise en œuvre des politiques de transport urbain durable découlant du projet triennal de la CEMT et de l'OCDE sur ce thème, qui arrive actuellement à son terme. Sans chercher à résumer toutes les conclusions du projet, ce rapport évoque les principales questions qui revêtent de l'importance pour les administrations nationales.

2. Ces objectifs sont compatibles avec ceux énoncés dans le rapport de 1995 de la CEMT et de l'OCDE intitulé "Transports urbains et développement durable", ainsi que dans le projet de l'OCDE sur les transports écologiquement viables (TEV). Ils correspondent également aux objectifs définis à plus grande échelle dans la Déclaration et le programme commun d'action de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement de la CEE-ONU, qui s'est tenue à Vienne en novembre 1997, ainsi que dans la Charte européenne de l'OMS sur les transports, l'environnement et la santé, signée à Londres en juin 1999.

3. Pour un examen détaillé du transport des marchandises en ville, voir la Table Ronde 109 de la CEMT : "Les Transports de Marchandises et la Ville" (1999).

urbaines et suburbaines, dans toutes les couches socio-économiques, ont accès aux services et aux activités qui font partie intégrante de leur vie quotidienne, tout en réduisant au minimum les incidences négatives des transports sur l'environnement, l'équité, l'économie et la santé.

L'évolution des déplacements urbains et de l'aménagement du territoire et leurs conséquences

Les tendances de déplacements et de l'aménagement du territoire continuent à mettre en péril l'environnement urbain ainsi que la santé des habitants des villes et des banlieues.

Néanmoins, nombre de pays de la CEMT et de l'OCDE ne sont pas encore parvenus à concrétiser ce qu'ils entendent par développement durable. Dans beaucoup d'agglomérations, la population et l'emploi continuent à se déplacer du centre vers la périphérie des villes et vers les zones à faible densité urbaine situées au-delà ; de même, l'urbanisation commerciale dans les franges urbaines se poursuit, elle est l'enjeu d'une concurrence de plus en plus vive entre les zones urbaines et suburbaines et génère davantage de déplacements. La congestion persiste et va en s'aggravant — en particulier dans les banlieues dans certains pays — et elle entrave les mouvements de personnes et de marchandises dans de nombreuses villes, tandis que les pourcentages de trajets effectués par les transports publics, à pied et à bicyclette continuent à diminuer. Sous l'effet de l'expansion économique le taux de motorisation et l'usage de l'automobile ne cessent d'augmenter à un rythme très rapide dans certains pays. Ces tendances de déplacements et de l'aménagement du territoire continuent à mettre en péril l'environnement urbain ainsi que la santé des habitants des villes et des banlieues. Certes, depuis quelques années, la situation s'est améliorée dans nombre de villes des pays de la CEMT et de l'OCDE en ce qui concerne la pollution atmosphérique locale, en raison surtout des progrès réalisés en matière d'émissions des véhicules et de la qualité des carburants, mais les problèmes d'environnement que posent les concentrations d'ozone au sol et les émissions de particules demeurent. Les émissions de dioxyde de carbone dues au transport routier urbain continuent de croître. En outre, le bruit des transports, et en particulier des véhicules routiers, est de plus en plus préoccupant pour l'environnement dans les zones urbaines.

Instruments d'action disponibles

Pour contrer ces tendances et favoriser le transport durable dans les zones urbaines, il faut mettre en œuvre des panoplies de mesures intégrées et flexibles – englobant des dispositions réglementaires, tarifaires et technologiques appliquées dans tous les secteurs – qui donnent les signaux appropriés aux marchés de la planification urbaine et des transports. Les panoplies de mesures en faveur du transport durable varient autant que les objectifs visés par des différents pays en matière de développement durable. Néanmoins en général, on y retrouve notamment des mesures visant à intégrer la planification urbaine et celle des transports, à maîtriser le développement de l'usage de l'automobile, à promouvoir les transports publics et à encourager la marche à pied et l'usage de la bicyclette dans les zones urbaines. Le rapport CEMT-OCDE intitulé "Transports urbains et développement durable", présenté au Conseil des Ministres tenu en 1994 à Annecy et publié en 1995, décrit une stratégie intégrée s'articulant en trois volets – c'est le point de départ du projet actuel sur la mise en œuvre – qui favorise l'application conjuguée de mesures fondées sur les meilleures pratiques, l'innovation et la tarification pour parvenir à des transports urbains durables. D'autres travaux ont également encouragé le recours à des panoplies de mesures intégrées : le projet de l'OCDE sur les Transports Ecologiquement Viables (TEV)⁴ a particulièrement mis l'accent sur une meilleure intégration des facteurs environnementaux dans la politique des transports.

Cependant, la mise en œuvre d'ensembles de mesures intégrées en faveur du transport urbain durable s'est avérée plus facile en paroles qu'en actes dans un grand nombre de villes et de pays. Pour définir et appliquer efficacement des stratégies d'action durables en matière de déplacements urbains, il faut concilier les intérêts divers et hétérogènes du grand nombre d'acteurs intervenant dans le système de transports urbains – notamment les administrations nationales, régionales et locales, les responsables politiques, les organismes chargés de la

Il faut mettre en œuvre des panoplies de mesures intégrées et flexibles qui donnent les signaux appropriés aux marchés de la planification urbaine et des transports.

La mise en œuvre d'ensembles de mesures intégrées en faveur du transport urbain durable s'est avérée plus facile en paroles qu'en actes.

4. Rapport de synthèse de la Conférence sur les Transports Economiquement Viables (TEV) – perspectives, stratégies et meilleures pratiques.

planification des transports publics et de l'aménagement du territoire, les autorités compétentes en matière d'environnement et les groupes de défense de l'environnement, les opérateurs de transport et d'autres prestataires de services du secteur privé, ainsi que les promoteurs immobiliers et les voyageurs⁵. Or, la coordination et la coopération entre toutes ces parties intéressées, essentielles pourtant dès lors que l'on veut mettre en œuvre à long terme des stratégies durables, représentent souvent une tâche complexe qui réclame des ressources considérables.

Si peu de pays et/ou agglomérations semblent avoir effectivement commencé à mettre en œuvre la stratégie de 1995 de la CEMT-OCDE dans son intégralité, la plupart des pays ont élaboré ou sont en train de définir des approches fondées sur certains éléments de cette stratégie, notamment les meilleures pratiques. Les pays et les villes ayant une plus grande expérience des politiques de transport urbain durable mettent à l'essai des méthodes novatrices, intégrant notamment la politique foncière et la politique des transports, des restrictions de stationnement plus sévères et l'utilisation de la télématique dans les transports publics. Un petit nombre de pays s'emploient à trouver des solutions pour introduire la tarification de la congestion et d'autres formules tarifaires dans leurs panoplies de mesures. Bien que de nombreux pays de la CEMT et de l'OCDE taxent lourdement les carburants, surtout en Europe, peu d'entre eux ont adopté des hausses annuelles en termes réels des prix des carburants, comme le prône la stratégie.

5. La participation de tous les secteurs de la collectivité à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques de transport urbain durable est conforme au programme Action 21 applicable au niveau local, ayant pour but de favoriser le développement durable dans les villes, qui a découlé du Sommet de la CNUED tenu à Rio de Janeiro en 1992.

Mise en œuvre des stratégies en faveur du transport urbain durable

Le projet CEMT-OCDE sur le transport urbain durable, qui a été lancé en 1998 et arrive maintenant à son terme, a prouvé que tous les niveaux d'administration – national, régional et local – ont un rôle important à jouer pour faire en sorte que des moyens d'action efficaces soient recensés et appliqués. Le projet, qui comprenait une série d'ateliers thématiques, une enquête portant sur plus de 160 villes et une série d'examens nationaux des politiques, avait pour but de mieux faire comprendre pourquoi il s'avérait si difficile d'appliquer dans certains pays des stratégies intégrées en matière de transports urbains comme celle qui a été proposée dans l'étude "transports urbains et développement durable" et, plus généralement, comment les pays et les villes pouvaient combler l'écart qui sépare les politiques préconisées ayant emporté une large adhésion et leur mise en œuvre concrète.

Les problèmes de mise en œuvre ne sont ni identiques, ni ressentis de la même façon dans tous les pays. Des structures économiques, institutionnelles et politiques particulières, ainsi que des facteurs socioculturels régionaux, peuvent être à l'origine de problèmes spécifiques dans l'application des mesures.

Nombre des difficultés de mise en œuvre sont toutefois les mêmes pour tous les pays et toutes les villes de la CEMT et de l'OCDE. Les travaux CEMT-OCDE ont permis de recenser un certain nombre d'obstacles fondamentaux en la matière, communs à de nombreux pays. A cet égard, on peut citer notamment les insuffisances dans l'intégration et la coordination des politiques – particulièrement en ce qui concerne la politique foncière et celle des transports, l'inefficacité ou la contre-productivité de certains rôles et procédures institutionnels – notamment, au niveau national, une coordination interministérielle mal adaptée à la situation ou qui fait défaut ; une décentralisation incomplète ou excessive des responsabilités en matière de transport urbain ; un cadre juridique ou réglementaire mal conçu ; des

Tous les niveaux d'administration ont un rôle important à jouer pour faire en sorte que des moyens d'action efficaces soient recensés et appliqués.

imperfections dans le régime de tarification et la fiscalité, ainsi que des données de qualité médiocre ou insuffisantes.

L'administration nationale peut jouer un rôle de catalyseur propice à l'adoption de pratiques durables en matière de déplacements au niveau local.

Dans la plupart des pays de la CEMT et de l'OCDE, ce sont les régions et les collectivités locales qui sont, pour une large part, responsables des politiques de transport urbain et de planification urbaine — car les politiques de transport urbain sont élaborées et appliquées avec la plus grande efficacité à ces niveaux d'administration. Cependant dans de nombreux pays on admet de plus en plus que l'administration nationale est en mesure de favoriser la mise en œuvre de panoplies de mesures intégrées en créant un cadre d'action souple et unifié dans une optique intersectorielle, d'où émanent en direction des régions et des villes des messages appropriés par le biais d'incitations des pouvoirs publics et de financement de projets en faveur du développement durable. En effet, l'administration nationale peut jouer par ce biais un rôle de catalyseur — initiateur, promoteur, défenseur et élément moteur — propice à l'adoption de pratiques durables en matière de déplacements au niveau local, tout en laissant aux autorités locales la faculté de décider quelles politiques et mesures précises s'adaptent le mieux à leurs besoins. C'est là l'expression de l'idée de subsidiarité entre les différents niveaux d'administration, qui permet la décentralisation et la coordination des responsabilités en matière de transport urbain.

3 **Recommandations à l'intention des administrations nationales pour améliorer la mise en œuvre des politiques de transport urbain durable**

On trouvera ci-après un certain nombre de propositions que le projet a permis de formuler en vue de déterminer comment les administrations nationales peuvent améliorer les chances de réussir la mise en œuvre des politiques de transport urbain durable.

►►► *Etablir un cadre d'action national favorable*

- **Concevoir un cadre d'action national pour le transport urbain durable** qui étaye et favorise la réalisation des objectifs nationaux, régionaux et locaux en matière d'aménagement du territoire, de transports de voyageurs et de marchandises, de santé et d'environnement. Il est important que ce cadre d'action national soit cohérent au niveau "interne" — c'est à dire au sein du secteur des transports — avec une intégration des politiques d'investissement en transport, de gestion de la circulation et de la demande de transport, et cohérent au niveau "externe", avec une intégration des politiques des transport et celles d'autres secteurs tels que l'aménagement du territoire, l'environnement et la finance.

Il existe des liens importants entre les politiques locales de transport urbain et d'aménagement de l'espace, ainsi qu'entre les politiques nationales de transport et de planification. Il faut bien cerner ces liens afin que les politiques à tous les niveaux — local, régional et national — s'étayent mutuellement. La planification foncière régionale et urbaine, par exemple, doit être orientée en fonction des paramètres de la planification spatiale nationale. Pour améliorer la qualité et l'efficacité des transports publics urbains, il faut souvent un financement ou des investissements de l'Etat. La participation de sources privées de financement aux programmes de transports publics exige un cadre régissant la concurrence et défini dans la législation nationale. En outre, les incitations économiques destinées à limiter l'usage des véhicules individuels et à gérer la congestion, notamment la taxation des carburants et la tarification de la congestion, doivent s'inscrire dans un cadre qui englobe l'ensemble de l'économie pour garantir leur efficacité et éviter les distorsions.

►►► *Améliorer la coordination et la coopération au niveau institutionnel*

■ Coordonner les stratégies nationales concernant la planification urbaine, les déplacements, la santé et l'environnement

Pour atteindre les objectifs du développement durable, il est essentiel de mettre en place une coordination **verticale** entre tous les niveaux d'administration, ainsi qu'une coordination **horizontale** entre les secteurs de l'aménagement du territoire, des transports, de l'environnement et de la santé. La coordination **horizontale**, à tous les niveaux d'administration, entre les acteurs chargés de l'aménagement de l'espace, des transports et de la protection de l'environnement est indispensable pour que les objectifs et les stratégies des pouvoirs publics soient intégrés. Pour les administrations nationales, il s'agit là d'un facteur essentiel pour faire en sorte que les différents secteurs ne reçoivent pas des messages incohérents sur les priorités du développement durable. La coordination **verticale** entre les divers niveaux d'administration permet de communiquer efficacement aux autorités régionales et locales les objectifs nationaux en matière de développement durable. Par exemple, les administrations nationales peuvent encourager les villes à intégrer l'objectif de réduction de la pollution atmosphérique à l'échelle régionale dans leurs décisions concernant les transports au niveau local.

Les priorités et les objectifs définis à l'échelon local et régional peuvent également être communiqués "de la base au sommet", pour que les politiques nationales tiennent dûment compte des priorités retenues à des niveaux inférieurs. L'implication de toutes les parties prenantes du système de transport urbain – qu'il s'agisse d'entités du secteur privé, de promoteurs immobiliers ou de groupes de défense de l'environnement – devient un facteur de plus en plus important dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques de transport urbain durable.

- **Décentraliser les responsabilités lorsqu'il en existe la possibilité ; les centraliser en cas de besoin**

Il importe au plus haut point, dans la mise en œuvre des politiques, de bien faire concorder les responsabilités et les ressources. Lorsque le pouvoir de décision en matière de transport urbain est délégué de l'administration nationale aux autorités régionales et locales, il faut que le contrôle sur les sources de financement le soit aussi afin que les administrations locales et régionales soient en mesure d'assumer pleinement la responsabilité de la résolution des problèmes.

Dans leurs initiatives de décentralisation, les administrations nationales de plusieurs pays ont réussi à encourager la création de nouvelles organisations intercommunales chargées de la planification des transports urbains dans une région donnée.

- **Créer un cadre intégré et cohérent pour le financement et l'investissement consacrés par l'Etat** à des actions régionales et locales concernant les transports et l'aménagement du territoire, qui laisse une marge de manœuvre suffisante pour favoriser l'innovation au niveau local (voir cadre juridique, réglementaire et fiscal ci-dessous).
- **Tenir compte de tous les modes de déplacement, et surtout des modes écologiquement viables, ainsi que des priorités d'aménagement du territoire dans l'affectation de crédits de l'Etat** aux collectivités locales.

►►► ***Encourager une participation concrète du public, les partenariats et la communication***

- **Faire participer le public** (par exemple la presse, les groupes de défense d'intérêts particuliers et les usagers du système de transport) dès le début du processus de conception des stratégies et prendre les dispositions nécessaires pour qu'ils soient activement impliqués dans toutes les phases de mise en œuvre et de suivi.

- **S'efforcer de nouer des partenariats avec les différentes parties intéressées du système de transport (entreprises, employeurs, promoteurs immobiliers dans les secteurs résidentiel et commercial, ainsi qu'associations).** L'action des pouvoirs publics ne suffit pas pour que la mise en œuvre des politiques de transport urbain durable soit couronnée de succès. Des changements s'imposent dans les structures des déplacements et les comportements. Aussi est-il essentiel que ces acteurs importants du système de transport participent dès le début et de manière cohérente aux initiatives en la matière.
- **Informar les usagers du système de transport et communiquer avec eux. Ils doivent comprendre et assimiler les objectifs des pouvoirs publics pour qu'un changement de comportement puisse se produire.** Une communication efficace sera particulièrement importante pour obtenir le soutien public pour des politiques de gestion de la demande de transport.

►►► *Créer un cadre juridique et réglementaire favorable*

16

Pour mettre en œuvre efficacement des politiques de transport urbain durable, il est essentiel de disposer d'un cadre juridique et réglementaire qui donne des orientations pour l'action des pouvoirs publics à tous les niveaux et qui définisse les paramètres pour l'implication du secteur privé dans la mise à disposition de transports publics.

- **Faire en sorte que les règles et réglementations des transports publics** précisent clairement les rôles dévolus respectivement aux secteurs public et privé dans la prestation de services, la mise à disposition des infrastructures et leur financement.

Le financement des transports publics devrait être réexaminé afin de maximiser l'efficacité opérationnelle. **Les obligations de service public** devraient comprendre le contrôle de la qualité du service et du réseau, la réduction des tarifs et d'autres concessions dans le cadre d'une politique sociale — celle-ci devant être bien conçue pour éviter des distorsions de concurrence et des conséquences préjudiciables pour les organismes qui assurent les transports publics, ainsi que la sécurité des passagers. Les paramètres de la **participation du secteur privé** devraient être clairement précisés, notamment les règles régissant la concurrence et la passation de marchés, ainsi que les obligations de service et de qualité.

- **Faire en sorte que les mesures en faveur de la marche à pied et de l'usage de la bicyclette** dans les zones urbaines, ainsi que les **outils de gestion de la demande de transport**, notamment les plans de mobilité des employeurs, les programmes de covoiturage et le télétravail, trouvent un soutien dans le cadre juridique et réglementaire.
- **Intégrer pleinement les objectifs de qualité de l'air, d'émissions de gaz à effet de serre et de bruit ainsi que d'autres objectifs d'environnement** dans la politique des transports et d'aménagement du territoire, et **adopter des normes techniques pour les véhicules et les carburants, en assurant un suivi rigoureux** de leur application dans les parcs de véhicules publics et privés.

►►► ***Mettre en place une structure de tarification et un régime fiscal cohérents***

- **La structure de la tarification et le régime fiscal** devraient faire passer des messages appropriés encourageant le transport urbain durable dans tous les secteurs. Les incohérences de la politique fiscale d'un secteur à l'autre peuvent poser des problèmes de mise en œuvre, en particulier si l'on veut intégrer la planification des transports et la planification foncière. La rivalité entre villes et agglomérations voisines pour obtenir des recettes budgétaires et des créations d'emplois peut contrecarrer les efforts visant à dissuader les grandes entreprises de s'implanter dans les franges urbaines. En outre, en cas d'"interférences" entre les politiques, il se peut que ceux qui sont appelés à prendre des décisions – notamment les particuliers – reçoivent des signaux contradictoires concernant la façon d'effectuer leurs déplacements à l'intérieur et autour des villes. Les politiques nationales en matière de logement et d'immobilier, par exemple, risquent d'induire des choix de lieu de résidence allant à l'encontre des stratégies destinées à endiguer la congestion et l'étalement urbain.

►►► *Rationaliser les flux de financement et d'investissement*

Il conviendrait de canaliser les flux de revenus provenant des mesures de tarification, des investissements et d'autres formes de financement de manière à augmenter les possibilités de mise en œuvre des politiques. Des flux financiers mal aiguillés risquent de vouer à l'échec l'application des politiques visant à améliorer la durabilité des transports urbains.

- **Affecter les recettes provenant des initiatives de tarification (par exemple, tarification routière ou tarification de la congestion, amendes de stationnement, etc.)** de telle sorte que les avantages puissent être ressentis par ceux qui en supportent les coûts. Bien que nombre de pays estiment que l'affectation spécifique des recettes provenant des initiatives de tarification nuit à l'efficacité économique, dans certains cas, si ces fonds vont à des administrations locales et régionales, des initiatives de tarification "impopulaires" peuvent recueillir un soutien politique accru qui facilite leur mise en œuvre. L'affectation des recettes hors de leur juridiction immédiate risque parfois de rendre inopérantes les incitations à réduire les déplacements en voiture, d'obscurcir aux yeux du public la raison d'être des mesures et d'empêcher l'acceptation de programmes qui pourraient s'avérer très efficaces.
- **Imputer les ressources financières (provenant d'investissements ou d'autres sources) selon une répartition équilibrée** entre les différents modes afin de maximiser l'efficacité du système de transports urbains et d'éviter le développement d'un mode au détriment d'un autre. Les décisions de financement devraient être prises sur la base d'une évaluation des incidences relatives de chaque mode sur l'environnement, l'économie et l'équité. D'autre part, les décisions d'investissement en infrastructure devraient prendre pleinement en considération les objectifs concernant la gestion de la demande des transports.
- **Mettre en balance l'investissement et le financement alloués par l'Etat aux métropoles** avec les besoins financiers des villes secondaires et des pôles tertiaires. Une concentration excessive des ressources de l'Etat dans les métropoles risque d'entraîner une utilisation peu rationnelle des crédits et, ce qui serait peut-être plus grave, de laisser échapper des occasions de favoriser des améliorations réelles des systèmes de transport dans d'autres zones urbaines clés.

►►► *Améliorer la collecte de données, les activités de suivi et la recherche*

Des données solides et fiables constituent la base empirique d'un bon processus décisionnel et sont utilisées au départ des travaux analytiques. Mais surtout, elles apportent un éclairage sur les tendances des déplacements urbains et les facteurs d'évolution qui les déterminent – qu'il est indispensable d'appréhender pour évaluer les différentes mesures politiques qui permettront le mieux de résoudre les problèmes constatés. Il est fréquent que les administrations nationales n'aient pas facilement accès à des données urbaines. En conséquence, il leur est difficile d'effectuer des évaluations comparatives des performances, qui pourraient s'avérer fructueuses.

- **Améliorer la collecte de données.** Comme l'a révélé l'enquête sur les villes de 1992, et comme l'ont confirmé les travaux de 1999, les données urbaines, notamment sur les déplacements urbains, l'aménagement de l'espace et leurs interactions, sont encore fragmentaires, incohérentes et souvent de qualité médiocre. Le recueil de données ne se fait pas de manière uniforme d'une ville à l'autre ; il arrive même que les méthodes de collecte soient souvent modifiées à l'intérieur d'une ville donnée. Les administrations nationales peuvent prendre des initiatives ou venir à l'appui d'activités en cours pour améliorer la cohérence de la collecte de données. Il serait très intéressant de mettre au point une méthodologie cohérente au niveau international pouvant être utilisée dans toutes ces enquêtes.
- **Assurer un suivi systématique** de la mise en œuvre des activités relatives aux transports urbains et à l'aménagement de l'espace, et de leurs articulations avec les objectifs en matière de santé et d'environnement. Communiquer les résultats de ce suivi aux élus et au public afin de favoriser la transparence des décisions et la responsabilité.
- **Organiser et financer des activités de recherche, de développement et d'essai** portant sur les solutions possibles pour favoriser des transports urbains et une planification foncière durables. Encourager l'échange d'expérience concernant les meilleures pratiques entre les différents acteurs aux niveaux local, national et international. Encourager davantage le développement des sources d'énergie alternatives pour les véhicules.

Les ministres ont :

- **APPROUVÉ** ces Recommandations ;
- **DECIDÉ** de donner suite au travail entrepris en assurant un suivi de la mise en œuvre de ces Recommandations, notamment en :
 - Examinant les implications de ces Recommandations dans des groupes de pays spécifiques (i.e. en Europe Centrale et Orientale).
 - Etudiant les moyens d'améliorer la cohérence dans la collecte et le suivi des données urbaines.
 - Développant un Guide de bonnes pratiques, qui propose des lignes directrices aux gouvernements nationaux sur la mise en place d'un cadre politique et institutionnel favorable ainsi que d'incitations en faveur des déplacements durables dans les agglomérations.

Publications et documents récents et à venir

- **TRANSPORTS URBAINS DURABLES : LA MISE EN OEUVRE DES POLITIQUES**
Auto-examens nationaux. Publication à venir
- **TRANSPORTS URBAINS DURABLES : LA MISE EN OEUVRE DES POLITIQUES**
Enquête sur les villes - Rapport de synthèse. Publication à venir
- **TRANSPORTS URBAINS DURABLES : LA MISE EN OEUVRE DES POLITIQUES**
Examen national par les pairs : Hongrie. Publication à venir
- **TRANSPORTS URBAINS DURABLES : LA MISE EN OEUVRE DES POLITIQUES**
Rapport final. (75 2002 01 2 P) ISBN 92-821-2368-5. CEMT (2002)
- **TRANSPORTS URBAINS DURABLES : LA MISE EN OEUVRE DES POLITIQUES**
Examen national par les pairs : Pays-Bas
(75 2001 02 2 P) ISBN 92-821-2328-6. CEMT (2001)
- **LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES ET LA VILLE**
Rapport de la Table Ronde 109, Paris, 11-12 Décembre 1997
(75 1999 08 2 P) ISBN 92-821-2247-6. CEMT (1999)
- **SUSTAINABLE TRANSPORT IN CENTRAL AND EASTERN EUROPEAN CITIES**
1996. Disponible sur le site Internet de la CEMT
- **TRANSPORT URBAIN ET DEVELOPPEMENT DURABLE**
1995. Disponible sur le site Internet de la CEMT
- **EVOLUTION DES DEPLACEMENTS URBAINS**
1985. Disponible sur le site Internet de la CEMT

Pour commander : Internet : <http://www.oecd.org/bookshop>
E-mail : sales@oecd.org

CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables du secteur des transports, plus précisément des transports terrestres ; elle leur offre notamment la possibilité de pouvoir discuter, de façon ouverte, de problèmes d'actualité concernant ce secteur et d'arrêter en commun les principales orientations en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des transports européens d'importance internationale.

Dans la situation actuelle, le rôle de la CEMT consiste surtout à :

- faciliter la mise en place d'un système paneuropéen intégré des transports qui soit économiquement et techniquement efficace, dont les performances relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement correspondent aux plus hautes exigences possibles et dont la dimension sociale occupe pleinement la place qu'elle mérite ;
- aider également à l'établissement d'un pont, sur le plan politique, entre l'Union Européenne et les autres pays du continent européen.

Le Conseil de la Conférence réunit les Ministres des Transports des 41 pays suivants qui sont Membres à part entière de la Conférence : Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ERY Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Moldova, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République Fédérale de Yougoslavie, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Six pays ont un statut de Membre associé (Australie, Canada, Etats-Unis, Japon, Nouvelle-Zélande, et République de Corée) et deux, un statut de Membre observateur (Arménie et Maroc).

Les travaux du Conseil sont préparés par un Comité des Suppléants, composé de hauts fonctionnaires représentant les Ministres. Ce comité est assisté dans sa tâche par des groupes de travail auxquels sont confiés des mandats spécifiques.

Parmi les questions étudiées présentement au sujet desquelles les Ministres sont appelés à prendre des décisions, on peut citer l'élaboration et la mise en oeuvre d'une politique paneuropéenne des transports, l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans le marché européen des transports, les questions spécifiques liées aux transports par chemins de fer, par routes et par voies navigables, les transports combinés, les transports et l'environnement, les coûts sociaux des transports, les tendances en matière de transports internationaux et les besoins en infrastructures, les transports pour les personnes à mobilité réduite, la sécurité routière, la gestion du trafic, l'information routière et les nouvelles technologies de communication.

Des analyses statistiques concernant l'évolution des trafics, des accidents de la route et des investissements sont publiées régulièrement et permettent de connaître sur une base trimestrielle ou annuelle la situation du secteur des transports dans les différents pays européens.

Dans le cadre de ses activités scientifiques, la CEMT organise régulièrement des Symposiums, des Séminaires et des Tables Rondes sur des sujets relevant de l'économie des transports. Les résultats de ces travaux servent de base à l'élaboration de propositions de décisions politiques à soumettre aux Ministres.

Le service de Documentation de la CEMT dispose de nombreuses informations sur le secteur des transports. Ces informations sont notamment accessibles sur le site Internet de la CEMT.

Le Secrétariat de la CEMT est rattaché administrativement au Secrétariat de l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE).

Des informations plus détaillées sur la CEMT sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante : <http://www.oecd.org/cem/>

Les publications de la CEMT sont diffusées par le Service des Publications de l'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France.

Site Internet de la CEMT
<http://www.oecd.org/cem/>



■ **ADRESSE POSTALE**

**CEMT, 2 rue André-Pascal
F-75775 PARIS CEDEX 16
Tél. (33-1) 45 24 94 35
Fax (33-1) 45 24 97 42
e-mail: ecmt.contact@oecd.org**

■ **BUREAUX**

**CEMT, 2/4 rue Louis David
F-75016 PARIS**

