



CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS  
CONSEIL DES MINISTRES

CEMT/CM(2006)3/FINAL  
A usage officiel

Conseil des Ministres

TRANSPORT URBAIN DURABLE

MISE EN OEUVRE DES POLITIQUES DE TRANSPORT URBAIN DURABLE : APPLICATION DES  
MESSAGES CLES DE 2001

*Ce document a été examiné sous le point 4.2 "Politiques de transport durable - Thèmes spécifiques : Transport urbain durable" de l'ordre du jour de la session de Dublin du Conseil des Ministres.*

*Les Ministres :*

- ont eu une discussion sur la base des mesures prises dans leurs pays et ont débattu des obstacles persistants rencontrés dans la mise en oeuvre des politiques de transport urbain durable ;*
- ont pris note de ce rapport et ont affirmé leur engagement de mettre en oeuvre les Messages-clés pour les gouvernements de 2001 ;*
- ont approuvé le message spécifique supplémentaire dont la nécessité était ressortie des récents travaux.*

JT03209923

## 1. INTRODUCTION

Les zones urbaines jouent un rôle vital pour l'avenir économique, environnemental et social de notre planète. Les villes du monde regroupent environ 80 % de la population et près de 90 % de l'activité économique. Or, les systèmes de transport urbain et l'usage qui en est fait posent de sérieux problèmes. Par exemple, dans l'Europe des 15, c'est dans les villes que sont concentrés près de 80 % de l'ensemble des coûts de congestion<sup>1</sup> ; on y dénombre chaque année 20 000 tués de la route et plus de 100 000 décès prématurés dus à la pollution causée par la circulation<sup>2</sup> et elles produisent 15 % des gaz à effet de serre rejetés dans l'atmosphère<sup>3</sup>. Selon une étude allemande, 1 800 décès — la plupart dénombrés en zone urbaine — surviennent chaque année par suite d'une exposition à un niveau sonore excessif<sup>4</sup>.

A l'évidence les problèmes urbains ne concernent pas les seules autorités locales.

En 1995, la CEMT et l'OCDE ont élaboré une stratégie intégrée pour s'attaquer à ces problèmes<sup>5</sup>. En 2001, la CEMT a achevé une étude qui avait pour objectif de déterminer dans quelle mesure les pays et les villes étaient prêts à mettre en œuvre une telle stratégie, pour conclure qu'il était plus facile de parler de panoplies de mesures intégrées en faveur du transport urbain durable que de les mettre effectivement en œuvre. La CEMT a formulé une série de Messages-clés à l'intention des gouvernements<sup>6</sup>, affirmant la nécessité :

- de mettre en place un cadre d'action national favorable ;
- d'améliorer la coordination et la coopération au niveau institutionnel ;
- d'encourager une participation concrète du public, les partenariats et la communication ;
- de créer un cadre juridique et réglementaire favorable ;
- de mettre en place une structure de tarification et un régime fiscal cohérents ;
- de rationaliser les flux de financement et d'investissement ; et
- d'améliorer la collecte de données, les activités de suivi et la recherche.

Depuis, les travaux du Groupe de direction sur le transport urbain durable de la CEMT ont visé essentiellement à déterminer comment ces messages-clés sont ou ne sont pas

- 
1. UK Department for Transport: *Feasibility Study of Road Pricing in the UK*, 2004.
  2. Committee on the Medical Effects of Air Pollution: *Quantification of the Effects of Air pollution on Health in the UK*, 1998.
  3. *Towards Sustainable Urban Mobility*: rapport du séminaire ASTRAL, janvier 2002; <http://www.lutr.net/>
  4. Schade, W, *Transport Noise: a Challenge for Sustainable Mobility*, International Social Science Journal, juin 2003.
  5. Voir l'annexe 1 pour une description des principaux éléments de ce projet CEMT-OCDE.
  6. L'annexe 2 contient un résumé de ces Messages-clés.

appliqués dans différents contextes décisionnels<sup>7</sup>. Ils se sont articulés sur une série de trois ateliers régionaux qui se sont tenus respectivement à Washington, D.C. (novembre 2003), Moscou (septembre 2004) et Tokyo (mars 2005)<sup>8</sup>. Dans le même temps, plusieurs études spécifiques ont été menées pour examiner les obstacles à la mise en œuvre des mesures favorables à l'usage du vélo (un sujet sur lequel la CEMT ne s'était pas encore penchée) et à l'organisation et au financement des transports publics. Une attention particulière a été accordée à un troisième thème – comment améliorer la collecte et le suivi des données relatives aux transports urbains – dont l'étude a été menée par une *Task force* spéciale<sup>9</sup>. Le Groupe de direction a également pu prendre en compte les travaux connexes de la CEMT sur les émissions de CO<sub>2</sub>, l'accessibilité, la congestion et les instruments d'action de la tarification routière, et la gestion de la mobilité par les entreprises<sup>10</sup>.

Le présent rapport résume les résultats des travaux menés à ce jour. Il commence par un rappel des principaux objectifs des transports urbains durables et des instruments d'action permettant d'œuvrer à leur réalisation. Il examine ensuite les obstacles à la mise en œuvre des mesures nécessaires et expose la nécessité d'un processus cohérent d'élaboration et de mise en œuvre de la stratégie. Enfin, le rapport développe les sept Messages-clés pour les gouvernements (2001) et met en évidence plusieurs autres problèmes dont l'importance est apparue depuis la formulation de ces messages.

## 2. L'OBJECTIF DES TRANSPORTS URBAINS DURABLES

### *Un programme en expansion*

Le rapport 2000 de la CEMT sur les politiques de transport durable<sup>11</sup> décompose l'objectif général des transports durables de la façon suivante :

- améliorer la sécurité des transports ;
- créer de la richesse ;
- améliorer l'accès ;
- réduire la congestion ;
- diminuer les effets de coupure, de peur et d'intimidation ;

- 
7. La définition du champ couvert par ces travaux figure à l'annexe 3 du présent rapport.
  8. On trouvera toutes les communications présentées à l'occasion de ces ateliers sur le site Web de la CEMT, à l'adresse : <http://www.cemt.org/topics/urban/index.htm>.
  9. Les travaux mentionnés ici sont plus précisément une étude sur les *Politiques nationales en faveur du vélo*, dont les conclusions ont été approuvées par les ministres en 2004 et publiées par la suite ; un rapport sur *l'Organisation et le financement des transports publics urbains*, qui est en voie d'achèvement ; ainsi qu'une étude sur *l'Amélioration de la collecte et du suivi des données sur les transports urbains*, également en voie d'achèvement. Les exemples relevés dans la présente synthèse proviennent essentiellement de ces travaux.
  10. Le rapport final du projet, qui sera achevé à l'automne 2006, vise à proposer des orientations aux gouvernements et aux villes pour l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies de transport urbain durable.
  11. CEMT (2000) *Politiques de transport durable*.  
<http://www.cemt.org/online/council/2000/CM0001Fe.pdf>.

- protéger l'environnement ;
- réduire le bruit ;
- réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
- améliorer la qualité de l'air.

Depuis, plusieurs autres thèmes sont apparus comme importants et faisant partie intégrante des transports durables. On considère en effet de plus en plus que les transports contribuent à la réalisation de certains objectifs plus généraux des pouvoirs publics, notamment en matière de croissance économique, d'emploi, de santé, d'éducation et de cohésion sociale. On attache une importance croissante à l'équité au sein de la génération actuelle comme entre les générations. Au cours des dernières années, la sûreté dans les systèmes de transports urbains a également fait l'objet d'une attention accrue.

Ce programme en expansion fait des transports durables un enjeu infiniment plus complexe pour les responsables politiques.

### ***Nécessité de définir les objectifs et les priorités***

Plusieurs études actuellement menées par la CEMT mettent l'accent sur des objectifs précis des transports durables : réduire la congestion et atténuer les émissions de CO<sub>2</sub> ; améliorer la sécurité routière et l'accessibilité des personnes handicapées et âgées<sup>12</sup> – autant de défis pour les zones urbaines. Les études en question indiquent les solutions théoriquement envisageables et celles qui pourraient effectivement être mises en pratique.

Peut-être le message le plus important est-il que ces objectifs peuvent entrer en conflit les uns avec les autres et qu'ils exigent souvent des solutions différentes. C'est pourquoi il n'est pas toujours facile de maintenir l'équilibre dans une panoplie de mesures et que des arbitrages sont parfois nécessaires. Par exemple, les mesures de gestion de la circulation destinées à réduire le bruit et à améliorer la sécurité peuvent être différentes de celles qui visent à atténuer la congestion. À un autre niveau, il pourrait y avoir conflit entre certaines mesures d'incitation à augmenter les dimensions des taxis pour améliorer l'accessibilité, et d'autres qui auraient pour but de réduire la consommation des véhicules (et par conséquent, les émissions de CO<sub>2</sub>)<sup>13</sup>.

---

12. Il s'agit des études suivantes : Étude du centre conjoint OCDE-CEMT de recherche sur les transports, *Lutter contre la congestion dans les grandes agglomérations urbaines*, en préparation ; *Examen des mesures de lutte contre le CO<sub>2</sub> applicables au secteur des transports*, présenté aux Ministres sous la référence CM(2006)15 ; un ensemble de travaux sur la sécurité routière, présentés aux Ministres sous la référence CM(2006)18-20 ; et *Améliorer l'accès aux transports pour tous : guide de bonne pratique accompagné de Messages pour l'action des pouvoirs publics*, présenté aux Ministres sous forme de publication et sous la référence CM(2006)7.

13. Cette question a été brièvement examinée par la task force CEMT-IRU sur l'amélioration de l'accès aux taxis, dont les travaux sont en voie d'achèvement.

Des pays différents, chacun possédant son histoire et ses habitudes propres en matière de décision, définiront également des priorités d'action différentes pour améliorer leurs transports urbains. C'est ce qu'ont clairement illustré les trois ateliers du Groupe. Ainsi, à Washington, il a été démontré comment les dispositions législatives relatives à la lutte contre la pollution atmosphérique pouvaient influencer sur la politique de transports urbains. À Moscou, on a insisté sur la priorité qu'il convenait d'accorder à la recherche de solutions à l'aggravation de la congestion urbaine, ainsi qu'à l'impact des transports sur l'environnement et la santé, en Russie et plus généralement dans la région de la CEI. À Tokyo, enfin, ce sont les contraintes que l'aggravation de la congestion engendre dans certaines villes, avec le problème connexe de savoir comment faire face à l'accroissement des émissions de gaz à effet de serre, qui ont surtout retenu l'attention.

Comme le souligne le Groupe dans son rapport sur les transports publics urbains<sup>14</sup>, on ne devrait définir des politiques précises et leurs modalités de financement qu'après avoir clairement défini les objectifs à atteindre. Les possibilités d'action pour la réalisation de ces objectifs doivent ensuite être minutieusement évaluées.

### **3. INSTRUMENTS D'ACTION EXISTANTS**

Dans leur rapport de 1995, la CEMT et l'OCDE ont mis en évidence la grande variété des solutions que l'on peut apporter aux problèmes des transports urbains, et souligné combien il était nécessaire de coordonner entre les différents modes de transport les dispositifs de régulation, de tarification et d'application de la technologie, de façon à envoyer les signaux voulus aux marchés de l'aménagement urbain et des transports.

#### ***Évolution de la panoplie de mesures***

Au cours de la décennie qui a suivi le rapport de 1995, un certain nombre de nouveaux instruments d'action se sont révélés importants, tandis que d'autres n'ont pas suscité la même adhésion. Les progrès techniques dont ont bénéficié les véhicules et les carburants ont certes permis d'atténuer les problèmes de qualité de l'air et de réduire la consommation des véhicules, et sont devenus des éléments clés de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais il apparaît clairement qu'ils ne suffiront pas à eux seuls à résoudre les problèmes environnementaux liés aux transports urbains. Le nombre total de déplacements continue en effet d'augmenter, et si les véhicules sont devenus plus économes en carburant, il faut en revanche compter avec l'évolution vers des véhicules de taille plus importante comme les VLT.

Les nouvelles infrastructures conserveront leur place dans une stratégie globale, mais leur conception devra obéir à l'impératif de rentabilité et s'inscrire de façon cohérente dans cette stratégie.

On s'est plutôt intéressé davantage à l'amélioration de la gestion des réseaux de transport routier et public afin d'améliorer la qualité, la fiabilité et la sécurité et de

14. Rapport CEMT sur *l'Organisation et le financement des transports publics urbains*, (en cours de finalisation).

réaffecter la capacité disponible à des modes de transport plus durables. C'est ce qui s'est dégagé notamment de l'atelier de Moscou, comme solution rentable à court terme. Les travaux de la CEMT sur la mise en œuvre des politiques en faveur du vélo<sup>15</sup> ont en effet montré qu'il était rentable de réaffecter une partie de la capacité routière à des pistes cyclables ou des allées piétonnes et d'investir dans des parcs de stationnement à vélos pour promouvoir les modes de déplacement non motorisés dans les zones urbaines.

La régulation des transports publics urbains, mise en évidence dans le rapport de 1995 comme élément clé des dispositifs d'action en faveur des transports durables, reste un sujet sensible. A Moscou s'est dégagée la priorité d'améliorer le vaste système de transport public russe, tandis que l'atelier de Tokyo faisait lui aussi une large place à l'organisation et au financement des transports publics. Les faits qui se dégagent de ces discussions plaident en faveur du rôle croissant que doit jouer le secteur privé pour augmenter l'efficacité et encourager l'innovation. Cependant, il semble qu'un système dans lequel la concurrence entre prestataires de services s'inscrit clairement dans un contexte réglementaire et fait l'objet d'une surveillance par les autorités soit mieux à même de réaliser les objectifs des transports durables qu'une déréglementation totale.

La fourniture d'informations est utilisée avec un maximum de résultats. Les technologies de l'information sont aujourd'hui plus largement utilisées pour répondre aux besoins des usagers, des opérateurs et des gestionnaires de réseaux — cet élément a été l'un des volets clés de la stratégie japonaise décrite lors de l'atelier de Tokyo. Par ailleurs, l'éducation, la sensibilisation et le resserrement de la coopération sont ressortis comme des mesures prometteuses pour encourager les individus et les entreprises à mieux gérer et à réduire leur demande de transport.

Enfin, la tarification a fortement bénéficié de l'introduction réussie des péages de congestion dans Londres, mais beaucoup se demandent comment transposer cette expérience dans d'autres agglomérations — comme on se la pose depuis longtemps au sujet du système de tarification routière de Singapour, qui fait l'objet d'une observation minutieuse et est abondamment documentée. Le système pilote de péages de congestion mis en place à Stockholm — pour une période de 7 mois se terminant le 31 juillet 2006 et devant être soumis à un référendum en septembre 2006 — permettra sans aucun doute de mieux comprendre les différents facteurs critiques de la mise en œuvre de la tarification routière. En outre, le plan de péage urbain d'Édimbourg, qui a été rejeté massivement par les résidents de la ville lors d'un vote référendaire qui a eu lieu début 2005, a déjà permis d'accumuler beaucoup de données sur les facteurs de mise en œuvre qui ont abouti à ce rejet.

Malgré une telle multiplication des instruments d'action, les gouvernements font encore trop largement confiance à des mesures axées sur l'offre d'infrastructures et de technologies, et ne mise pas encore assez sur la gestion, la régulation, l'information et la tarification. Cela ressort clairement du rapport de la CEMT sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, mais était également un thème important des ateliers de Moscou et de Tokyo, ces derniers ayant démontré l'intérêt de mettre en œuvre des mesures plus rentables de

---

15. CEMT (2004) *Politiques nationales en faveur du vélo*.

gestion de la demande des transports dans les villes où la motorisation est moins avancée. Cependant, les données sur la performance de beaucoup de ces mesures axées sur la demande sont encore trop limitées.

Avant tout, les ateliers régionaux et les études menées par le Groupe réaffirment la nécessité d'une panoplie intégrée de mesures synergiques qui aide les villes à évoluer vers les transports durables. Pour assurer l'efficacité des transports publics urbains, il faut combiner efficacement l'amélioration des services, de la gestion des réseaux de voirie et de l'information aux usagers, l'application de structures tarifaires appropriées et la diffusion de signaux plus forts à l'intention des automobilistes. La promotion des moyens de transport non motorisés tels que le vélo et la marche à pied ne pourra vraiment porter ses fruits que si ces modes font partie intégrante des ensembles de mesures — concernant par exemple l'amélioration des transports publics et des réseaux routiers — plutôt que traités en marge de la politique des transports urbains, comme c'est souvent le cas, par des mesures a posteriori. L'instauration à Londres du péage de congestion a donné de bons résultats précisément parce qu'elle a été associée à l'optimisation de la gestion du réseau de voirie ainsi qu'à des améliorations notables des services d'autobus.

#### **4. OBSTACLES À L'EFFICACITÉ DES STRATÉGIES**

Cependant, comme l'a souligné le Groupe dans son rapport de 2001, il est plus facile d'envisager des panoplies de mesures intégrées en faveur des transports urbains durables que de les mettre effectivement en oeuvre. L'enquête réalisée sur 167 villes<sup>16</sup>, les ateliers ainsi que l'examen des politiques nationales ont permis de relever et d'étudier un certain nombre d'obstacles.

Premièrement, s'agissant des faiblesses institutionnelles, on a noté le manque d'encadrement des mesures à l'échelon national, la décentralisation excessive ou incomplète, une intégration et une coordination insuffisante des mesures, et une répartition contre-productive des responsabilités. Parmi les obstacles législatifs et réglementaires, il faut citer l'absence de textes d'habilitation permettant la mise en œuvre de nouveaux instruments d'action comme la tarification, le manque de cohérence du dispositif fiscal, ainsi que l'inefficacité des contrôles exercés sur les performances des prestataires de services de transport du secteur privé. En ce qui concerne les obstacles financiers, il convient de mentionner des budgets trop limités et, ce qui est plus sérieux, des restrictions indues à la liberté de disposer de ces crédits limités. Enfin, l'acceptation problématique de nombreux instruments d'action par le public et par les médias demeure un obstacle qui a trop souvent fait fléchir la volonté politique.

Depuis lors, les travaux menés par le Groupe confirment que ces obstacles persistent et qu'il est nécessaire de les surmonter si l'on veut mettre en oeuvre des projets de transport urbain durables.

---

16. Réalisée en 2000, cette enquête a servi de base empirique aux conclusions du rapport sur *La Mise en oeuvre des politiques de transport urbain durable*, présenté aux ministres en 2001.

On a constaté une nette tendance en faveur d'une plus grande décentralisation des responsabilités concernant les transports urbains, notamment aux Pays-Bas, où l'on a progressivement transféré davantage de responsabilités et le contrôle financier, de l'administration centrale aux municipalités, et plus récemment, en France, où l'on a délégué la responsabilité des transports publics urbains aux autorités régionales et locales.

De toute évidence, de tels projets de décentralisation sont fondés, dans la mesure où ils ont pour but de situer la prise de décisions concernant la gestion des transports automobiles et de la prestation de services de transports publics là où l'impact de ces décisions sera le mieux compris. Des problèmes peuvent toutefois survenir lorsque la décentralisation est excessive ou incomplète — comme on l'a vu dans un certain nombre de pays, notamment dans ceux, comme la Hongrie ou la Pologne, qui ont vécu une transition économique au début des années 90. En Hongrie, par exemple, on a constaté qu'un transfert trop rapide de responsabilités empêchait l'administration centrale de définir un cadre coordonné pour les transports urbains et laissait les instances locales sans les ressources suffisantes pour assumer leurs nouvelles responsabilités<sup>17</sup>.

## **5. ÉLABORATION ET MISE EN OEUVRE DE LA STRATÉGIE : LES OBSTACLES AU PROCESSUS**

Dans ses travaux récents, le Groupe a également mis en évidence une autre série d'obstacles concernant le *processus* d'élaboration et de mise en oeuvre des stratégies de transport urbain durable.

### ***Fixation des objectifs***

La condition primordiale de réussite de ce processus est, comme on l'a noté précédemment, que les objectifs à atteindre soient clairement définis. Ils peuvent être exprimés le cas échéant en termes d'indicateurs de performances et de cibles à atteindre pour améliorer la durabilité des transports urbains. Des ambitions et des objectifs clairement énoncés peuvent à leur tour aider à identifier avec précision les problèmes ainsi que leurs causes. Cette condition doit être à la base du choix des stratégies et mesures possibles. Comme le montrent les rapports sur l'organisation et le financement des transports publics urbains, l'utilisation du vélo et l'instauration de péages de congestion<sup>18</sup>, ces mesures doivent être modulées en fonction des problèmes que l'on veut résoudre en priorité. Par exemple, une politique de tarification des transports publics visant principalement à accroître la rentabilité de ces services sera différente d'une stratégie tarifaire destinée à inciter les automobilistes à changer leurs habitudes et à les utiliser, ou d'une autre encore dont l'objectif serait de favoriser la cohésion sociale. La participation du public, des groupes d'intérêt et des autres parties prenantes au

---

17. CEMT (2004), *Transports urbains durables : la mise en oeuvre des politiques : examens nationaux par les pairs : Hongrie*.

18. Rapport de la Conférence de la CEMT sur la *Gestion de la demande de transport au moyen des redevances d'utilisation : bilan de l'expérience acquise*, Londres, Royaume-Uni, 23 janvier 2004. <http://www.cemt.org/topics/taxes/taxdocs.htm>



processus, dès le début, peut faciliter une compréhension commune des problèmes et permettre de dégager un choix plus large de solutions possibles. Trop souvent, des solutions préétablies sont adoptées comme point de départ de la stratégie à mettre en œuvre.

### ***Évaluation***

Une fois identifiées toutes les solutions possibles, il faut procéder à leur examen pour évaluer leurs performances au regard des objectifs fixés. Ce processus d'évaluation est souvent mené de façon incomplète ou incohérente. Ainsi, il arrive que l'évaluation se limite à l'impact économique et délaisse l'impact sur l'environnement et la société, où encore que différentes méthodes d'évaluation soient utilisées pour différentes solutions. La participation du public à la phase d'évaluation peut aider à choisir les meilleures solutions, ce qui peut ensuite faciliter d'autant le processus de mise en œuvre.

### ***Suivi et évaluation***

Il est également important que le processus d'évaluation ne prenne pas fin avec la mise en œuvre. L'atelier de Washington a souligné la nécessité d'un suivi régulier pour s'assurer que les problèmes sont résolus et pour déceler les nouveaux qui pourraient surgir. Une évaluation de l'impact de solutions plus novatrices, telles que les péages de congestion, peut aussi aider grandement à mieux comprendre les performances et les potentialités. Enfin, la comparaison de l'expérience d'une ville avec celle des autres peut fournir des indications précieuses sur les facteurs de succès (et d'insuccès) des politiques menées. Cela peut aider les villes à agir en faveur d'une plus grande durabilité de leur système de transport.

### ***Nécessité de données robustes sur les déplacements urbains***

L'ensemble du processus d'élaboration de la stratégie dépend de données de grande qualité. Le rapport du Groupe sur *L'amélioration de la collecte et du suivi des données sur le transport urbain durable* portait essentiellement sur les points suivants : la définition des types de données nécessaires, l'amélioration des normes de collecte, le financement de la collecte des données et la nécessité de faire en sorte que les données réunies, en particulier dans le secteur privé, se prêtent directement à une utilisation publique, mais selon des modalités qui préservent la confidentialité commerciale.

## **6. APPLICATION DES MESSAGES-CLÉS : LES CONCLUSIONS DES TRAVAUX**

Donc, au regard des conclusions des travaux récents, que peut-on dire de l'écho qu'ont trouvé les messages-clés de 2001 de la CEMT dans les différents pays, contextes décisionnels et cadres réglementaires ?

La présente section met en évidence les principaux problèmes qui se sont posés au cours de cette phase « d'expérimentation » et qui donnent forme aux Messages-clés de 2001, les nuancent et les étoffent.

## **6.1 Les gouvernements nationaux doivent mettre en place un cadre d'action national favorable**

Cette condition demeure essentielle pour que les villes puissent mettre en oeuvre des stratégies de transport urbain durable. Les trois ateliers régionaux ont fait ressortir cet enjeu : l'atelier de Washington a démontré comment la coordination de la planification des transports nationaux et de la réglementation relative à la qualité de l'air peut influencer sur la planification des transports urbains; cette démarche s'inscrit dans une structure décisionnelle décentralisée qui offre la souplesse voulue au niveau local pour définir les objectifs et l'utilisation des crédits fédéraux affectés aux transports en vue d'atteindre ces objectifs de qualité de l'air ; l'atelier de Moscou a fait ressortir en particulier la nécessité pour les autorités locales d'être appuyées par un cadre législatif et réglementaire national pour mettre en oeuvre des instruments d'action destinés à améliorer les transports urbains — notamment pour réduire la congestion urbaine ; celui de Tokyo, enfin, a révélé l'importance — dans un contexte de déréglementation poussée — d'un cadre national devant permettre aux administrations locales de mettre en application des instruments d'action novateurs.

Le message qui se dégage de tous ces ateliers est que les gouvernements nationaux doivent s'appuyer sur une conception élevée des transports urbains et se fixer des objectifs ambitieux. Ils mettront ainsi en place un contexte favorable pour les autorités locales, qui doivent être en mesure d'utiliser toute la panoplie d'instruments d'action définis dans le présent document. Cela favorisera également la cohérence des mesures prises par les villes. Le gouvernement national doit aussi utiliser des leviers comme la fiscalité, d'une façon qui soit compatible avec sa conception des transports urbains. Enfin, les administrations locales doivent être guidées en ce qui concerne les bonnes pratiques à mettre en oeuvre et être encouragées à améliorer leurs performances.

## **6.2 Les gouvernements nationaux doivent améliorer la coordination et la coopération au niveau institutionnel**

### ***Coordination horizontale***

De tous les messages-clés, c'est celui qui présente le plus d'aspects différents. À l'échelon national, on ressent un besoin urgent d'intensifier la collaboration entre le ministère des Transports et les autres ministères dont l'action a une incidence sur les transports – Finances, Aménagement, Environnement et Industrie. Les obstacles à la mise en oeuvre qui résultent de l'incohérence des mesures sont relevés avec précision dans les rapports de la CEMT sur la diminution du CO<sub>2</sub>, sur la sécurité routière et sur l'accessibilité. Ces obstacles avaient également été clairement mis en évidence dans des rapports antérieurs de la CEMT sur le transport durable<sup>19</sup>, de même que les succès et les échecs de la politique des transports<sup>20</sup>. Dans l'idéal, tous les ministères cités devraient

---

19. CEMT (2000) *Politiques de transport durable*  
<http://www.cemt.org/online/council/2000/CM0001Ff.pdf>

20. CEMT (2003) Cinquante ans de politique des transports : succès, échecs et nouveaux défis.  
<http://www.cemt.org/online/council/2003/CM0301f.pdf>

adopter une politique commune à l'égard des transports, qui devrait être articulée par le ministère des Transports.

Aux échelons régional et local, une coordination horizontale du même type est nécessaire. En principe, il faudrait qu'une seule autorité ait la responsabilité de l'ensemble des instruments d'action mobilisables en faveur des transports urbains durables, afin que des mesures intégrées puissent être mises en œuvre de façon efficace.

En particulier, les trois ateliers ont démontré une fois de plus la nécessité de coordonner la planification des transports et de l'aménagement. En outre, il importe de prendre pleinement en compte dans la stratégie globale l'impact que les politiques des transports peuvent avoir sur la santé, l'éducation et la cohésion sociale, ainsi que les contributions possibles des transports aux politiques menées dans ces autres domaines d'action.

Cependant, si les travaux de la CEMT ont montré que le consensus général selon lequel la planification de l'aménagement et des transports doit être coordonnée pour assurer le développement durable des zones urbaines, cet objectif n'en demeure pas moins lointain pour de nombreuses villes : les planificateurs des transports urbains et les urbanistes éprouvent encore de la difficulté à trouver un langage commun — même lorsque les structures réglementaires et institutionnelles visent à favoriser cette interaction et à en fournir les moyens. De plus, en tenant compte des autres impératifs liés au développement durable, déjà cités (santé, éducation et cohésion sociale), la tâche d'intégration n'en est que plus complexe.

Dans l'idéal, en ce qui concerne les grandes villes, il faudrait que les politiques des transports émanent d'une seule autorité pour l'ensemble de la zone de déplacements domicile-travail ; lorsque cela n'est pas possible, la coordination territoriale entre les autorités adjacentes devrait être facilitée. Il existe de nombreux types d'autorités des transports au niveau de la région ou de l'agglomération (par exemple, les « autorités organisatrices » en France, les « *Metropolitan Planning Authorities* » aux États-Unis), mais le plus souvent, leur compétence se limite à la planification des transports, et n'englobe pas l'aménagement du territoire.

### ***Coordination verticale***

Une coordination verticale efficace entre les différents niveaux d'administration est également essentielle. Les autorités nationales, régionales et locales doivent avoir des ambitions et des objectifs communs, chacune d'elle fournissant un contexte à la suivante. Les autorités nationales peuvent obtenir davantage de résultats en décentralisant certaines responsabilités vers les administrations des niveaux inférieurs, mais il faut aussi qu'elles leur accordent un soutien financier et des conseils tout en favorisant la collaboration. Le processus de décentralisation engagé aux Pays-Bas à la fin des années 90 et précisé pour le secteur des transports dans l'énoncé de politique nationale de la mobilité, récemment promulguée aux Pays-Bas, illustre de quelle manière cela peut

se faire<sup>21</sup>. Comme le souligne le rapport de la CEMT sur l'organisation et le financement des transports publics urbains, la mise en œuvre est plus efficace dès lors que la responsabilité première de quelque instrument d'action que ce soit est attribuée à un seul niveau d'administration. L'atelier de Moscou a bien montré les failles que peut comporter la planification des transports urbains lorsque la définition de ces responsabilités est floue.

### ***Coordination des secteurs public et privé***

Enfin, une coordination claire entre les secteurs public et privé est nécessaire, à la fois en termes d'investissement dans les nouveaux équipements de transport et dans la prestation des services. Comme le rapport sur les transports publics urbains l'a souligné, il ne doit y avoir qu'un seul organisme responsable de la planification stratégique et du développement tactique pour tous les aspects du transport public, même si leur mise en œuvre est fractionnée en plusieurs entités publiques ou privées.

### **6.3 Les gouvernements nationaux doivent encourager la participation concrète du public, les partenariats et la communication**

Il faut encourager la participation du public à toutes les phases du processus d'action : identification des problèmes, articulation des solutions possibles, acceptation des stratégies privilégiées et aide à leur mise en œuvre.

La participation du public à la conception et à la mise en œuvre des plans de transport est un élément clé du cadre de la planification des transports aux États-Unis, comme l'a clairement montré l'atelier de Washington, et la consultation du public est considérée comme un élément essentiel de l'élaboration de projets concrets et réalisables.

Un exemple intéressant de participation du public à toutes les phases du processus de planification nous est donné par le programme Envision Utah<sup>22</sup>, aux États-Unis, dans le cadre duquel une vaste consultation du public et des parties prenantes a été menée pour la conception, l'évaluation et la mise en œuvre d'une « stratégie de croissance de qualité » pour le corridor des environs de Salt Lake City, dans lequel vit 80 % de la population de l'État. Il convient de noter le caractère très pratique de cette consultation, puisque les parties prenantes ont été invitées à donner leur avis, face à plusieurs scénarios de croissance qui leur avaient été proposés, sur l'aménagement, les corridors de transport ainsi que les types de développement des infrastructures de transport qu'ils privilégieraient.

Toutefois, la consultation du public n'est pas toujours chose facile. En effet, les autorités de Strasbourg et d'Oxford<sup>23</sup> — deux villes où les systèmes de transport ont subi de

---

21. CEMT (2001), *Transports urbains durables : la mise en œuvre des politiques : examen national par les pairs, Pays-Bas*.

22. <http://www.cemt.org/UrbTrav/Workshops/InstBarriers/Thompson.pdf>

23. <http://www.cemt.org/UrbTrav/Workshops/InstBarriers/Williams.pdf> et <http://www.cemt.org/UrbTrav/Workshops/Carscities/Freani.pdf>

profondes et longues transformations — ont étroitement associé le public et les autres parties prenantes à la planification et à la mise en œuvre de ces grands projets, même si cette participation ne s'est pas toujours traduite par un appui. Dans les deux cas, on constate toutefois, comme pour les péages de congestion à Londres, l'utilité de préparer les usagers à l'introduction de nouvelles mesures controversées.

Les médias jouent un rôle de plus en plus important en ceci qu'ils peuvent influencer l'acceptation du public ; les autorités doivent donc les associer entièrement au processus, afin de favoriser une compréhension claire des problèmes et des arguments en faveur des solutions pressenties.

Un autre message qui se dégage de l'expérience de Londres est que si la préparation du public est indispensable à la réussite du lancement du projet, l'image forte d'une personnalité politique — le maire de Londres — a également été déterminante. La volonté politique du maire — dont la meilleure illustration est peut-être l'exemple désormais célèbre de la ville brésilienne de Curitiba, dans les années 70 — a également joué un rôle important dans les profondes modifications apportées au réseau parisien de transport public, notamment l'aménagement de voies en site propre pour les autobus ainsi que l'extension du réseau de tramway.

Ces exemples montrent que la détermination politique est souvent un facteur décisif pour le succès des mesures destinées à transformer en profondeur les modes de déplacement urbain.

#### **6.4 Les gouvernements nationaux doivent offrir un cadre juridique et réglementaire favorable**

De nombreux pays ont adopté une législation et une réglementation énergiques pour appuyer la mise en œuvre des politiques et mesures de transports urbains au plan local — en particulier en ce qui concerne l'organisation et le financement des transports publics.

Toutefois, il manque dans certains cas encore des textes législatifs qui habilitent les autorités locales à mettre en œuvre certains types d'instruments d'action, notamment en ce qui concerne la gestion de la demande. Aux États-Unis, des modifications apportées récemment à la législation sur les transports ont rendu possible l'instauration de certains types de péages urbains. L'atelier de Moscou a démontré la difficulté de formuler des stratégies de gestion de la demande lorsque le cadre juridique est limité. L'expérience japonaise étudiée à Tokyo a montré comment un environnement des transports publics largement déréglementé peut fonctionner plutôt bien dans certaines circonstances, bien qu'il puisse être plus difficile parfois d'apporter des améliorations au système lorsque les leviers d'action se situent en grande partie hors du secteur public.

La réglementation doit être cohérente, quels que soient les modes de transport et les niveaux d'administration. En particulier, comme cela a déjà été mentionné, il semble exister d'excellents arguments en faveur d'une certaine concurrence dans les transports publics, définie dans un cadre réglementaire. Dans un tel système, des organismes publics déterminent la stratégie ainsi que la planification tactique des services, les tarifs et

l'information, et mettent en place le contexte dans lequel s'exerce la concurrence du secteur privé pour offrir des services efficaces et de grande qualité. La difficulté permanente avec laquelle il faut compter est la nécessité d'encourager et de soutenir l'innovation lorsque les services sont fournis sur une base contractuelle par des opérateurs privés.

L'un des messages qui se dégagent des travaux récents du Groupe est l'importance qu'il convient d'accorder non seulement à l'efficacité de la réglementation, mais également à l'efficacité de sa mise en œuvre. Trop souvent, en effet, les contrôles exercés sur les opérateurs et les usagers manquent d'efficacité, faute de ressources suffisantes consacrées à la mise en œuvre de la réglementation. Tel est notamment le cas de la réglementation du stationnement, de la limitation de la vitesse et de la modération de la circulation, mesures dont les effets sont limités si elles ne sont pas appuyées par d'énergiques dispositions d'application. Il est très souhaitable d'associer le ministère de l'Intérieur directement à cet aspect de la politique des transports.

#### **6.5 Les gouvernements nationaux doivent mettre en place une structure de tarification et un régime fiscal cohérents**

Une politique de tarification complète doit comprendre des mesures concernant les tarifs de transport public, les redevances de stationnement et éventuellement les péages routiers. Le système de péages de congestion de Londres a montré la grande utilité que la tarification routière directe peut avoir pour maîtriser la congestion et dégager des recettes qui peuvent être affectées aux transports publics. La question s'est alors posée aux gouvernements de décider comment appliquer plus largement ces mesures. Dans le même temps, le rapport sur l'organisation et le financement des transports publics urbains a souligné la nécessité de clarifier encore la fixation des tarifs — en ciblant les aides financières sur les plus défavorisés — et d'adopter des stratégies tarifaires plus flexibles destinées à stimuler la fréquentation des transports publics. Globalement, la tarification doit être cohérente à travers tous les modes de transport, et les tarifs doivent être proches des coûts marginaux.

#### **6.6 Les gouvernements nationaux doivent rationaliser les flux de financement et d'investissement**

Comme le souligne le rapport sur les transports publics urbains, la décentralisation des moyens de financement doit accompagner la décentralisation des responsabilités : les gouvernements doivent établir des budgets qui s'inscrivent dans la durée et en permettre une utilisation flexible. Le financement, ainsi que les processus d'évaluation qui le soutiennent, doivent être assurés de façon cohérente pour tous les modes de transport et tous les types d'instruments d'action. Étant donné que les contraintes budgétaires persisteront, il faut insister davantage sur la recherche des solutions les plus rentables. Le cadre de planification des États-Unis souligne à cet égard l'importance du réalisme financier en matière de développement stratégique. Il reste très souhaitable de chercher à identifier de nouvelles sources de financement, que ce soit en mettant en réserve les recettes provenant des péages routiers ou en captant une partie de la plus-value foncière résultant des investissements faits dans les transports.

## **6.7 Les gouvernements nationaux doivent améliorer la collecte de données, les activités de suivi et la recherche**

Ainsi que cela a déjà été noté, l'objet du rapport sur l'amélioration de la collecte de données et du suivi des transports urbains était essentiellement de recenser les types de données nécessaires à chacun des stades du processus, d'améliorer les normes de collecte, de fournir les moyens de financer cette collecte et de veiller à ce que les données recueillies, surtout dans le secteur privé, se prêtent directement à une utilisation publique. Les ateliers du Groupe et le rapport sur les transports publics urbains ont montré combien il importe d'assurer un suivi régulier pour mieux déceler les tendances et les problèmes qui se font jour et de comparer les performances pour aider les villes à tirer les enseignements de leurs expériences respectives et à améliorer leurs propres résultats. Enfin, ils soulignent la nécessité d'une évaluation plus cohérente des nouveaux instruments d'action, de sorte que les villes puissent tirer des enseignements à partir de réussites ou d'échecs précis. En particulier, les gouvernements nationaux peuvent favoriser le développement des compétences et des qualifications dans les organismes responsables de la collecte et du suivi réguliers des données.

## **7. ÉVALUATION DES MESSAGES : QU'EN ADVIENT-IL ?**

Il ressort des travaux du Groupe que les sept Messages-clés adressés aux gouvernements demeurent des outils essentiels à la mise en oeuvre du transport durable dans les zones urbaines. De nouveaux obstacles se sont depuis ajoutés à la liste : problèmes (pénurie de qualifications/compétences techniques, contraintes budgétaires) survenant au cours du *processus* d'élaboration et de mise en oeuvre des stratégies de transport urbain, plus précisément au cours :

- de la définition des objectifs,
- de l'évaluation des solutions possibles, et
- du suivi et de l'évaluation des résultats.

Les gouvernements nationaux ont un rôle à jouer — par une assistance technique, budgétaire ou toute autre mesure de soutien — pour faciliter le processus d'élaboration, d'analyse, de suivi et d'évaluation des stratégies intégrées de transports urbains au niveau local ou régional. Les améliorations dans l'élaboration de ces stratégies de transport urbain devraient être suivies et évaluées pour s'assurer de l'efficacité des mesures de soutien ainsi apportées.

### ***Message-clé supplémentaire à l'intention des gouvernements***

En tenant compte de ceci, un message-clé spécifique supplémentaire est ressorti des récents travaux :

***Les gouvernements nationaux devraient, si nécessaire et de manière appropriée, apporter leur soutien aux autorités locales et régionales par une assistance technique, budgétaire ou tout autre moyen afin de faciliter l'élaboration, le suivi et l'évaluation des stratégies de transport urbain durable.***

Les travaux de la CEMT sur la mise en oeuvre de politiques de transports urbains durables ainsi que les messages-clés adressés aux gouvernements fournissent un cadre d'action et de planification cohérent pour les pouvoirs publics à tous les niveaux — en particulier national — pour améliorer la durabilité de leurs systèmes de transport urbain. Au vu de l'examen récent sur la façon dont ces messages s'appliquent dans différentes structures décisionnelles et contextes administratifs, ils semblent conserver leur pertinence — puisqu'ils s'appliquent à la plupart des environnements décisionnels : largement décentralisé, relativement centralisé, ou plutôt déréglementé.

Etant donné que les pays ont des points de départ différents et sont façonnés par une grande variété de facteurs — notamment la structure décisionnelle, le niveau de développement économique ainsi que la taille et la densité des zones urbaines par rapport à l'ensemble du pays — il n'existera de toute évidence pas d'approche unique pour améliorer les transports urbains dans les quelque 50 pays que réunit aujourd'hui la CEMT.

Les Messages-clés de la CEMT expriment toutefois une série de principes communs qui visent à aider tous les gouvernements à améliorer la mise en oeuvre des politiques de transport urbain durable. On peut espérer que les gouvernements y verront un outil efficace, réaliste et facile à utiliser à cette fin.



## ANNEXE 1

**Déplacements urbains et développement durable : Stratégie CEMT/OCDE 1995**

Cette stratégie propose une approche flexible et intégrée à trois volets complémentaires -- bonnes pratiques, innovation et tarification -- destinée à promouvoir le développement du transport urbain durable en réduisant le nombre de kilomètres parcourus par véhicule et la consommation de carburant. Ces trois volets sont axés sur les mêmes objectifs, mais les éléments les plus progressistes, qui concernent les volets 2 et 3, ont pour vocation de permettre aux villes de parvenir à réduire la congestion et la consommation d'énergie, à améliorer l'accessibilité et à rehausser le niveau de qualité de l'environnement -- tout en réduisant les coûts. Cette stratégie comprend des actions menées à différents niveaux d'administration. Elle vise également à répondre aux besoins différents des villes de tailles différentes. Le principe consiste à mettre en œuvre de façon intégrée les trois volets de cette stratégie, qui doit permettre d'aborder le développement urbain durable dans une optique globale, s'inscrivant dans la durée. Le rapport met l'accent sur l'impact des outils-clés de cette action, et en particulier sur :

- le rôle d'instruments économiques d'incitation et de dissuasion ;
- le rôle des plans d'aménagement du territoire ;
- les possibilités offertes par les mesures de gestion de la circulation ;
- le recours au marketing, à la télématique et autres innovations pour améliorer les transports en commun.

Les principaux aspects de la politique conjointe CEMT/OCDE sont les suivants :

⇒ Volet 1, *Mesures les plus performantes*. Il s'agit ici d'améliorer l'efficacité des dispositifs actuels d'aménagement du territoire et de gestion de la circulation, notamment la limitation du stationnement et l'offre/l'encouragement d'autres moyens de transport, pour les amener au niveau de ceux des villes les mieux gérées. Cela implique de faire plus largement appel à des mesures déjà appliquées et qui ont fait leurs preuves dans des villes, en les associant à des normes et objectifs en matière de sécurité routière, de qualité de l'environnement et de bien-être social.

⇒ Volet 2, *Innovations*. Ce volet vise à mettre au point de nouvelles politiques pour orienter l'urbanisation vers des formes moins dépendantes de l'automobile et recourir aux redevances pour la gestion de la circulation sur les voies encombrées afin d'équilibrer la demande de déplacements motorisés avec la capacité routière. La gestion de l'utilisation des sols porterait sur les modes d'implantation à développer et les grands travaux d'aménagement. L'intégration de l'aménagement et des itinéraires des transports publics, des routes, pistes cyclables et allées piétonnes est l'un des éléments-clés de cette politique, de même que le renforcement des contrôles de vitesse sur les routes et les dispositifs de modération de la circulation dans les zones résidentielles et scolaires. Parmi les dispositifs de régulation de la circulation figurent les péages de congestion, la limitation du stationnement dans les centres urbains, la priorité aux autobus, les parcs de dissuasion et d'autres investissements dans les infrastructures de transport en commun.

⇒ Volet 3, *Développement durable*. Ce volet a pour but, en augmentant régulièrement chaque année la taxe appliquée aux carburants, d'encourager l'utilisation de véhicules plus économiques, l'abandon des déplacements en voiture sans passager et une plus grande utilisation des modes de transport respectueux de l'environnement. Ce dernier volet de la panoplie de mesures CEMT/OCDE comprend ce que le rapport considère comme étant essentiel pour réduire le kilométrage des véhicules et la quantité de carburant consommée : une taxe sur les carburants en augmentation progressive. Ce rapport conclut en affirmant qu'une augmentation de 7% par an du prix réel du carburant au cours des 20 prochaines années devrait ramener la consommation de carburant à un tiers de son niveau prévu pour cette date, c'est-à-dire approximativement la moitié de son niveau actuel. Selon la stratégie, ce volet est le seul des trois qui soit susceptible de rapprocher le niveau des émissions de CO<sub>2</sub> des objectifs de maîtrise du changement climatique définis à Rio de Janeiro en 1992. Si l'augmentation des prix du carburant était appliquée par les mesures proposées aux volets 1 et 2, le rapport affirme que selon une étude préliminaire et compte tenu d'une incertitude relative, le kilométrage par véhicule et la consommation de carburant tomberaient en 2015 à environ 85% et 60% respectivement de leur niveau de 1995. Les économies réalisées proviendraient d'une réduction d'environ 25% des trajets en voiture, d'un ralentissement de l'augmentation du taux de motorisation, d'un transfert modal au profit des transports publics, d'une augmentation de la pratique du vélo et de la marche à pied, et dans une moindre mesure de la diminution de la consommation de carburant due à l'amélioration du comportement des automobilistes, ainsi que de l'amélioration de l'efficacité énergétique due à une meilleure conception des moteurs.

La taxe sur les carburants augmentera l'efficacité des politiques d'aménagement du territoire destinées à rapprocher les lieux d'habitation, les emplois et les magasins, les individus étant davantage incités à travailler près de leur domicile par le coût plus élevé des déplacements. Les systèmes de transports publics, les pistes cyclables et allées piétonnes verraient aussi leur fréquentation augmenter du fait de la taxation du carburant.

Le rapport conclut enfin que les volets du programme d'action sont tous trois nécessaires pour réduire les déplacements en voiture, surtout dans les villes, et pour instaurer une urbanisation durable. Ensemble, comme le suggère la stratégie, ils pourraient entraîner une baisse des coûts environnementaux des déplacements dans les pays de l'OCDE et de la CEMT.

## ANNEXE 2

### MESSAGES-CLES AUX GOUVERNEMENTS (2001) - résumé

- **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 santé et d'environnement.
- **Améliorer la coordination et la coopération au niveau institutionnel** en coordonnant les approches de politique nationale concernant l'aménagement du territoire, les transports, la santé et l'environnement ; décentraliser les responsabilités lorsqu'il en existe la possibilité ; les centraliser en cas de besoin ; créer un cadre intégré et cohérent pour le financement et l'investissement consacrés par l'État à des actions régionales et locales concernant les transports et l'aménagement de l'espace, qui laisse une marge de manoeuvre suffisante pour favoriser l'innovation au niveau local.
- **Encourager une participation concrète du public, les partenariats et la communication**
  - Faire participer le public ( ... ) 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 oeuvre et de suivi ; s'efforcer de nouer des partenariats avec les différentes parties intéressées du système de transport ( ... ) ; informer les usagers du système de transport et communiquer avec eux.
- **Créer un cadre juridique et réglementaire favorable**
  - Faire en sorte que les règles et réglementations des transports publics précisent clairement les rôles respectivement dévolus aux secteurs public et privé dans la prestation de services, la mise à disposition d'infrastructures et leur financement ; 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 de l'espace, et adopter des normes techniques pour les véhicules et les carburants, en assurant un suivi rigoureux de leur application.
- **Mettre en place une structure de tarification et un régime fiscal cohérents (qui fassent passer) des messages appropriés encourageant le transport urbain durable dans le contexte général de l'économie.**
- **Rationaliser les flux de financement et d'investissement.**
  - 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 soient perceptibles par ceux qui en supportent les coûts ; 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. De plus, les décisions d'investissement dans les infrastructures devraient pleinement prendre en considération les objectifs de gestion de la demande de transport.
  - Mettre en balance l'investissement et le financement alloués par l'État aux métropoles avec les besoins financiers des villes secondaires et des pôles tertiaires.
- **Améliorer la collecte de données, les activités de suivi et la recherche**
  - ( ... ) 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.
  - Assurer un suivi systématique de la mise en oeuvre des activités relatives aux transports urbains et à l'aménagement de l'espace ( ... ) ; 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 ( ... ).

### ANNEXE 3

#### Termes de Référence

#### La Mise en œuvre des transports urbains durables : aller de l'avant (résumé)

##### Objectifs du projet

Les principaux objectifs de la phase actuelle des travaux CEMT consistent à approfondir les résultats des travaux sur la mise en oeuvre des politiques de transport urbain durable, notamment les Messages-clés à l'intention des gouvernements, approuvés au Conseil de Lisbonne en 2001. En suivant les orientations du mandat défini par les Ministres à Lisbonne, à tenter de mieux déterminer comment les recommandations relatives à la mise en oeuvre peuvent être appliquées dans les pays Membres et les pays membres associés de la CEMT. On s'efforce de conférer aux messages-clés davantage de pertinence pour les pays de la CEMT et de faire en sorte qu'ils y trouvent une plus large application, ce qui permettra de créer une capacité de mise en oeuvre de politiques de transport urbain durable aux niveaux national et local.

Ce travail est structuré autour de trois éléments principaux.

- Une série d'ateliers destinés à "tester", diffuser et promouvoir les conclusions et recommandations issues de ces travaux;
- Une série d'études sur des sujets spécifiques liés au transport urbain durable, ayant pour but de mieux cerner les obstacles pratiques et institutionnels à la mise en oeuvre. Il y a lieu à cet égard de poursuivre l'étude des moyens d'améliorer la cohérence dans la collecte et le suivi des données urbaines;
- A l'aide des éléments précités, l'élaboration de lignes directrices à l'intention des gouvernements nationaux sur la mise en oeuvre de politiques de transport urbain durable.

##### Éléments de projet

1. Ateliers destinés à "tester", diffuser et promouvoir les conclusions et recommandations issues des travaux menés aux niveaux régional/local. L'objectif de ces ateliers est de :

- promouvoir et de diffuser les conclusions et recommandations issues des travaux sur la mise en oeuvre, en particulier les Messages-clés à l'intention des gouvernements ;
- évaluer comment les conclusions relatives à la mise en oeuvre trouvent leur pertinence et leur applicabilité dans différents systèmes et structures gouvernementaux et "macro-régions", et lorsqu'elles sont confrontées à des situations et des besoins différents en matière de transport urbain.

Trois ateliers ont été organisés :

- *Etats-Unis*

*Le Ministère des Transports des Etats-Unis a été l'hôte du premier atelier intitulé Réussir la mise en oeuvre des politiques pour des déplacements urbains durables, 5-7 novembre 2003 à Washington D.C. [Rapports disponibles en anglais seulement]*

- *Russie et CEI*

*Le Ministère des Transports de Russie a été l'hôte du second atelier intitulé Mise en oeuvre des politiques de transport urbain durable en Russie et dans les autres pays de la CEI du 30 septembre au 1er octobre 2004.*

- *Japon et autres pays d'Asie-Pacifique*

*Le Ministère du Territoire, de l'Infrastructure et des Transports au Japon a organisé le troisième atelier à Tokyo: La mise en oeuvre des politiques de transport urbain durable au Japon et dans les autres pays d'Asie et du Pacifique, 2-3 mars 2005. .../...*

**Termes de Référence**

**La Mise en œuvre des transports urbains durables : aller de l'avant (suite du résumé)**

2. Études sur des sujets spécifiques

- Améliorer la collecte et le suivi des données sur les déplacements urbains
- Organisation et financement des transports publics
- Politiques nationales en faveur du vélo

3. Des lignes directrices à l'intention des gouvernements pour une "mise en oeuvre efficace" des politiques de transport durable seront réalisées à partir des divers résultats obtenus à travers la série d'ateliers et des sujets spécifiques qui y ont été étudiés et constituera ainsi le résultat final du projet.

*Organisation et supervision du projet*

Le projet est mené par le Secrétariat de la CEMT en collaboration avec ses collègues de l'OCDE, de la CE et d'autres organismes internationaux. Il est supervisé comme auparavant par le Groupe directeur CEMT sur le transport urbain durable.