

2e Conférence européenne des ministres responsables de l'aménagement du territoire (CEMAT) (La Grande-Motte, France, 25-27 septembre 1973) sur les objectifs d'une politique européenne d'aménagement du territoire

Résolution n° 1 sur la politique de l'aménagement du territoire et les politiques des transports

Les ministres,

1. Ayant reconnu, lors de la première conférence (Bonn, 1970), l'importance pour le développement harmonieux de l'Europe d'un réseau de communications et de transports rapides et équilibrés (Résolution finale, paragraphes 39-41);

2. Ayant examiné, lors de leur deuxième conférence, le rapport principal sur les politiques d'aménagement du territoire et politiques de communications ainsi que d'autres documents élaborés par le Comité des hauts fonctionnaires et par son groupe de travail spécialisé;

3. Constatant que l'aménagement du territoire pose de nombreux problèmes complexes qui relèvent des ministres des Transports des pays membres et de différents organes internationaux, notamment la Conférence européenne des ministres des Transports, et reconnaissant qu'il y a lieu, dans les recommandations à ce sujet, de tenir compte du fait que les aspects d'aménagement du territoire des problèmes de transports devront être pris en considération par les autorités responsables des transports;

4. Soulignant à nouveau la nécessité d'une politique des transports qui tienne compte d'une approche globale d'aménagement du territoire et réponde aux exigences de préservation de l'environnement naturel et d'amélioration de la qualité de la vie;

Adoptent les recommandations suivantes:

5. Vu la relation réciproque entre les transports et l'aménagement du territoire, une orientation générale de l'infrastructure des transports devrait être établie en vue d'un développement économique et d'une politique d'aménagement du territoire; l'importance de la construction de l'infrastructure des transports pour le développement économique des régions peu développées devrait notamment y être considérée.

I. Transports terrestres

6. Le rôle important que jouent les réseaux ferroviaires dans l'ensemble des transports souligne l'intérêt d'une mise en condition de ces réseaux pour répondre aux développements économiques des différentes régions européennes. La mise en exploitation réduite ou la fermeture de voies ferrées secondaires ne devraient pas être décidées uniquement en fonction de critères de rentabilité de service, mais aussi en tenant compte des infrastructures et des services de transport capables de les remplacer, ainsi que des conséquences prévisibles de telles mesures sur l'activité économique des régions concernées: les voies ferrées peuvent, en effet, permettre le maintien ou la création d'activités décentralisées et stabiliser ainsi la population de ces régions.

7. Les progrès réalisés dans la technique des convois poussés soulignent l'intérêt de l'aménagement à grand gabarit de certaines voies d'eau du continent européen, à condition que ces investissements se justifient du point de vue de l'économie du transport. Ces aménagements devront être coordonnés en tenant compte des effets qu'ils peuvent avoir sur la localisation des activités et sur la structure des autres réseaux de transport au niveau européen.

8. Le développement de l'activité des ports maritimes, principaux ou secondaires, souligne la nécessité d'un effort tout particulier d'amélioration des réseaux routiers et ferroviaires et, dans certains pays, des voies navigables qui permettent la desserte des *hinterlands* correspondants.

9. L'approvisionnement de l'Europe en pétrole et en gaz provenant pour l'essentiel de sources extérieures, exige la définition d'un réseau cohérent d'oléoducs et de gazoducs sur le plan européen. Ce réseau, qui devra tenir compte de la politique portuaire, pourra contribuer à la décongestion des autres modes de transport et favoriser le maintien ou la création d'industries dans des zones éloignées des côtes.

10. Dans les aires métropolitaines, la priorité devra être donnée aux transports en commun afin de promouvoir une solution de rechange et un complément indispensable aux moyens de transport individuels. A cet effet, il conviendra de tirer le meilleur parti des systèmes de transports en commun existants en vue de préserver les centres des villes: ces systèmes pourront être complétés selon les besoins par des réseaux métropolitains ou d'autres systèmes modernes. L'aménagement de ces systèmes de transports publics devra, afin de réduire la congestion due aux transports individuels, être coordonné avec le développement de l'habitat et des emplois.

11. L'adaptation des infrastructures routières au volume croissant du trafic exige une hiérarchisation en même temps qu'une spécialisation des voies routières selon les fonctions qu'elles doivent assurer. Le réseau de base, qui se compose de routes à grande capacité (autoroutes ou voies rapides) facilitant les échanges interrégionaux et internationaux, devra être aménagé en fonction des grands axes de développement existants et à promouvoir. D'une manière générale la

définition d'un réseau routier cohérent devra tenir compte non seulement de l'économie des transports, mais aussi des coordinations d'aménagement du territoire et des facteurs et critères sociaux. En particulier, dans les régions qui sont en retard ou risquent de prendre du retard sur le développement économique général, le réseau des grandes voies doit contribuer à promouvoir l'activité économique, renforçant ainsi les effets d'autres mesures plus spécifiques.

12. La fonction des autoroutes étant principalement d'assurer les liaisons rapides entre les grands centres économiques et urbains d'Europe, un effort accru devra être fait pour éliminer les plus graves disparités existant actuellement entre les réseaux autoroutiers nationaux et accélérer leur raccordement aux frontières; en particulier, le développement des liaisons transalpines et transpyrénéennes devra être poursuivi suivant un programme agréé à l'échelon européen.

13. Par ailleurs, préoccupés par le problème que posera à l'avenir la congestion croissante dans les régions les plus peuplées, certains pays européens examinent actuellement les possibilités offertes par la technologie nouvelle des transports guidés à grande vitesse en vue de l'amélioration des transports – notamment de voyageurs – et de la réduction des nuisances. Il convient de souligner qu'en raison de leurs caractéristiques de vitesse et de puissance, ces modes de transport nouveau ne présentent d'intérêt que s'ils s'inscrivent dans une perspective européenne. Les tracés de telles lignes de transport devront d'ailleurs, dès le départ, tenir compte des effets positifs et négatifs qu'elles exerceront sur les régions traversées et sur celles qui resteront à l'écart.

II. Transports maritimes

14. L'expansion des courants commerciaux entre l'Europe et les autres continents, d'une part, la tendance naturelle à la concentration des industries, d'autre part, conduisent à donner aux ports maritimes un rôle accru dans le développement économique des régions européennes. Ces conditions soulignent la nécessité d'harmoniser les politiques portuaires des pays européens grâce à une plus grande spécialisation des établissements portuaires et à la mise en valeur de certaines régions maritimes aujourd'hui économiquement marginales. Cette orientation pourrait impliquer à long terme une redistribution des grands courants de trafic à l'intérieur de l'Europe.

15. Dans le même esprit, il serait par exemple opportun de renforcer les échanges économiques et le trafic maritime en direction et à l'intérieur du Bassin méditerranéen tout entier en vue, notamment, de faciliter les rapports avec les pays en voie de développement situés sur les versants méridional et oriental de la Méditerranée.

16. Le recours croissant de l'industrie européenne aux sources d'énergie et aux matières premières extra-européennes et l'augmentation du tonnage des navires

nécessaires à ces transports conduisent à la concentration d'équipements portuaires spécialisés dans un petit nombre de sites portuaires présentant des caractéristiques techniques appropriées.

17. Certains de ces sites peuvent être organisés sous la forme de zones industrielles pour l'accueil des industries lourdes. Ces zones industrialo-portuaires devront être essentiellement réservées aux industries pour lesquelles la proximité du port est indispensable. Les industries qui sont moins dépendantes des installations portuaires devront être implantées de préférence dans l'*hinterland*.

18. L'aménagement des sites industrialo-portuaires et le choix des industries à y implanter devront tenir le plus grand compte de la nécessité de réduire les nuisances, de préserver l'environnement et d'y améliorer les conditions de travail et de vie.

19. Outre les grands ensembles portuaires et les sites à vocation industrielle, les autres ports devront se développer en se spécialisant dans une activité d'intérêt national ou régional (pêche, plaisance, etc.). Le développement coordonné, sur le plan européen, d'un réseau de cabotage moderne favorisant la continuité et l'intensification des échanges de marchandises et des mouvements de personnes – y compris touristiques – à moyenne distance peut être un facteur important d'expansion pour certains de ces ports.

III. Transports aériens

20. Dans l'organisation des transports de voyageurs sur la base des relations internationales et interrégionales, on devra tenir le plus grand compte du rôle croissant que jouent les liaisons aériennes et de l'importance qu'elles peuvent avoir dans les décisions d'implantation des activités industrielles et tertiaires.

21. Le développement rapide du trafic aérien exige que les aéroports présentent une répartition spatiale convenable et soient adaptés aux diverses catégories de trafic qu'ils devront assurer. Il est également souhaitable que les emprises nécessaires à l'expansion et à la modernisation des aéroports existants et à l'implantation des nouveaux aéroports soient réservées longtemps à l'avance; le choix de ces implantations ainsi que les restrictions apportées à l'urbanisation dans les zones correspondantes devront être décidés en fonction des nécessités de la sécurité aérienne et de la protection des populations contre le bruit.

IV. Programme de travail

22. Les ministres soulignent l'importance des politiques et des plans nationaux de transport qui tiennent compte d'une conception globale d'aménagement du territoire et s'inspirent de méthodes semblables, ou du moins comparables,

susceptibles de permettre l'harmonisation à l'échelle européenne; l'harmonisation de ces plans pourrait être assurée grâce à une action concertée entre cette conférence et la Conférence européenne des ministres des Transports.

23. Ils chargent, en conséquence, le Comité des hauts fonctionnaires d'examiner quelles études devront être entreprises en vue d'harmoniser les politiques des transports et celles d'aménagement du territoire, tant à l'échelon national que sur le plan européen.