

CONGRÈS DES POUVOIRS LOCAUX ET RÉGIONAUX DE L'EUROPE

Résolution 137 (2002)¹ sur les politiques de transport intégrées

Le Congrès,

1. Vu:

2. Le rapport sur les politiques de transport intégrées présenté par MM. Gheorghe Ciuhandu (Roumanie, L) et Keith Whitmore (Royaume-Uni, R) au nom de la commission du développement durable;

3. Les textes adoptés antérieurement par le CPLRE sur les questions de transports, et notamment:

a. la Résolution 191 (1988) sur les transports urbains en Europe;

b. la Résolution 220 (1991) sur les transports régionaux;

c. la Résolution 221 (1991) sur l'amélioration de la circulation et la qualité de vie dans les grandes villes;

4. Considérant que:

a. la plupart des décisions locales, nationales et européennes concernant le transport des personnes et des marchandises sont prises sans aucune coordination: les politiques ne tiennent compte que de considérations à court terme et sont le plus souvent conçues pour répondre aux demandes particulières de lobbies;

b. les compétences et les responsabilités en matière de transports dans les villes et les régions, y compris pour ce qui est de leur articulation avec la planification urbaine, demeurent réparties de manière diffuse et souvent confuse entre de nombreux services et organismes;

c. dans la plupart des pays européens, les politiques actuelles en matière d'utilisation des sols et de transports favorisent à l'excès les déplacements en voiture individuelle dans les villes et leur périphérie. Ces politiques sont cause d'une augmentation des encombrements, de la pollution atmosphérique, du bruit, des pluies acides et du risque de réchauffement de la planète;

d. des transports locaux et régionaux durables apparaissent comme une condition indispensable à la réalisation de l'objectif général de mobilité durable en Europe. Il est impératif de trouver un nouvel équilibre entre les différents modes de transport de manière à réduire l'usage de la voiture, particulièrement en ville, ainsi que la proportion de marchandises transportées par camion;

e. la dépendance à l'égard de la voiture dans les villes ne peut être réduite que par des actions conjuguées dans les domaines de l'utilisation des sols et des transports. C'est

pourquoi il convient de mieux intégrer les politiques en matière de transports, d'environnement et d'aménagement du territoire, ce qui suppose également une planification urbaine plus efficace;

f. dans nombre de cas, les agglomérations ne s'arrêtent pas aux limites administratives, mais s'étendent sur plusieurs communes aux intérêts souvent divergents. Par conséquent, cette nécessaire intégration ne doit pas seulement être horizontale, mais aussi verticale entre les différents échelons territoriaux;

g. il ne suffit pas de réfléchir aux problèmes au niveau d'une ville: certaines questions doivent être traitées à l'échelle régionale par la collectivité régionale ou dans le cadre d'une coopération et d'une coordination renforcées entre les collectivités locales;

h. les mesures visant à assurer des déplacements urbains durables ne devraient pas être considérées comme des fins en soi, mais comme des éléments importants d'une vision plus large, une contribution à une action globale en faveur de la pérennité des villes,

5. Appelle les pouvoirs locaux et régionaux:

a. à mettre en œuvre des stratégies visant à réduire les pratiques de déplacement inadaptées sur les plans environnemental, social et économique;

b. à restreindre l'usage de la voiture en ville tout en respectant la liberté de choix de l'utilisateur, sous réserve que ce dernier supporte intégralement le coût des nuisances occasionnées (liberté de choix limitée par une tarification rationnelle);

c. à favoriser une forte cohérence du système de mobilité dans le but, principalement, d'offrir un système de transport urbain plus attractif et plus commode, permettant une meilleure exploitation des ressources disponibles et, partant, une réduction des encombrements;

d. à promouvoir l'«intermodalité» (passage plus aisé d'un mode de transport à l'autre) pour développer dans chaque zone le mode de transport le mieux adapté. Les systèmes de «parcs relais» sont une excellente illustration de ce principe;

e. à élaborer des trains de mesures cohérents portant à la fois sur les transports publics, le stationnement payant et autres dispositifs tarifaires, l'utilisation des sols et le partage équitable de la voie publique entre tous les usagers, et les mettre en œuvre étape par étape au fur et à mesure que ces mesures deviennent politiquement réalisables;

f. à assurer une coordination entre les mesures relatives au stationnement, aux voies piétonnes, aux restrictions de circulation ou au prélèvement de péages dans le centre-ville et les politiques de transport et d'aménagement dans l'ensemble de l'agglomération, afin de réduire autant que possible les effets défavorables;

g. à tenir compte, lors de la planification des transports, de l'emplacement des zones d'émission et d'attraction de trafic, de la construction, de l'exploitation et de la

commercialisation des différents modes de transport, de l'affectation des sols, des plans d'investissement et des autres facteurs générateurs de déplacements;

h. à améliorer la concertation et l'information, afin de susciter dans l'opinion publique un courant favorable à de nouvelles approches fondées sur le développement durable, notamment en organisant des débats publics sur les questions de transports;

i. à organiser des campagnes de sensibilisation s'appuyant sur des messages judicieusement conçus, destinées à informer le public et à modifier les comportements et les opinions sur les divers moyens de transport;

j. à associer, dès le départ, les principales parties prenantes au processus de planification et continuer à les impliquer pendant toute la phase de mise en œuvre (médias, responsables politiques, entreprises, groupes de pression locaux);

k. à créer une coalition urbaine durable ou un réseau d'action puissant réunissant les divers acteurs économiques et politiques ainsi que les groupes d'intérêt qui partagent une vision stratégique fondamentale de la ville et du rôle des transports urbains;

l. à mettre en œuvre les politiques d'urbanisme ci-après en vue de réduire les déplacements et de privilégier des formes d'aménagement urbain qui diminuent la dépendance à l'égard de la voiture:

i. éviter que les villes ne continuent de s'étendre en fixant des limites concernant la superficie totale et la situation des terrains à urbaniser dans chaque commune;

ii. définir des catégories d'occupation des sols dans les plans d'aménagement locaux, en distinguant bien les zones destinées aux bureaux, aux commerces et aux industries;

iii. veiller à ce que la densité des nouvelles zones d'urbanisation soit suffisante pour permettre une offre satisfaisante de services locaux et une bonne desserte par les transports publics;

iv. s'abstenir de financer par des subventions cachées, comme cela est souvent pratiqué actuellement, les infrastructures nécessaires à la construction d'ensembles résidentiels dans des zones éloignées encore non bâties;

v. accroître la proportion de la population vivant dans le noyau urbain et les quartiers centraux des villes en maintenant la qualité des centres-villes et leur caractère attractif;

vi. augmenter la proportion d'emplois situés dans le noyau urbain et les quartiers centraux des villes;

vii. réduire, ou tout au moins s'abstenir d'augmenter, la capacité routière et l'offre de stationnement;

viii. fixer des limites au nombre de places de stationnement en fonction de différentes catégories d'immeubles commerciaux;

ix. augmenter les taxes foncières sur les sites bâtis suburbains en général et, parallèlement, les supprimer ou les réduire fortement pour les propriétaires qui accroissent le coefficient d'occupation du sol de leur site conformément à des plans d'aménagement locaux favorisant la densification;

m. à mettre en place des stratégies de stationnement intégrées dans les centres urbains en tenant compte des principes suivants:

i. dans les centres urbains, le stationnement devrait être partout payant ou réglementé;

ii. le prix et le nombre des places de stationnement permettent de réguler la demande de stationnement de courte et de longue durée (prix élevé dans les endroits attractifs);

iii. quel que soit le trajet, le coût total d'utilisation et de stationnement d'une voiture ne devrait pas être inférieur au coût d'utilisation des transports en commun;

iv. quand des transports en commun sont disponibles, l'offre de places de stationnement devrait être réduite;

v. il faudrait réduire autant que possible le stationnement dans les rues et prévoir un nombre suffisant de places de stationnement hors voirie dans des lieux commodément situés en périphérie, afin d'éviter la circulation due à la recherche d'une place de stationnement et de faciliter un guidage efficace;

vi. il devrait y avoir le moins possible d'installations de stationnement gérées isolément ou par des sociétés privées dans les centres urbains. La gestion des places de stationnement par une société unique favorise la coordination et l'optimisation des flux de circulation;

n. à améliorer la qualité des services de transport public en les rendant plus compétitifs par rapport aux autres modes de transport et en assurant leur viabilité financière par une attention particulière portée aux points suivants:

i. efficacité considérée sous l'angle de la performance globale du système, et pas seulement de la couverture des coûts;

ii. analyses comparatives et contrôles fréquents du niveau de service;

iii. politiques de tarification et de financement visant non seulement à couvrir les coûts, mais aussi à influencer sur le comportement des usagers;

iv. intégration plus complète des transports publics dans le système général de mobilité urbaine;

v. accessibilité et fiabilité accrues du réseau de transports publics grâce à une conception judicieuse des lignes et des services et à des services en ligne dynamiques pour l'information des passagers;

vi. priorité adéquate donnée aux véhicules de transport public (partage équitable de la voie publique en fonction du nombre de déplacements assurés);

vii. «segmentation» des services (c'est-à-dire diversité des «produits» proposés aux clients en plus des services de base);

viii. attribution des contrats de services selon des procédures d'appel d'offres;

o. à définir le rôle respectif des secteurs public et privé de façon à tirer le meilleur parti de chacun et à construire une vision commune du système de mobilité urbaine permettant un fonctionnement optimal de chaque mode de transport et de chaque opérateur;

p. à envisager l'instauration de mesures de tarification propres à infléchir la répartition modale dans les agglomérations en faveur des transports publics, des systèmes de parcs relais et des modes de transport non motorisés. Ces mesures peuvent en outre procurer des recettes importantes, utilisables pour financer des systèmes de transport appropriés et des améliorations de l'environnement;

q. à internaliser tous les coûts afin de donner de meilleures chances aux modes de transport de substitution pour les voyageurs et les marchandises;

r. à mettre en œuvre une approche cohérente de tous les droits et taxes liés à la mobilité dans les agglomérations, fondée sur une «tarification intégrée des transports». Une telle approche implique des changements dans le niveau et la structure des prix des transports urbains (routes à péage, tarif du stationnement et des transports publics, taxes liées aux transports):

i. lorsqu'on constate que les mesures de stationnement payant ne sont plus efficaces, il faudrait envisager d'instaurer des péages routiers;

ii. l'instauration de péages routiers sera plus efficace et mieux acceptée si elle s'inscrit dans un ensemble de mesures de gestion de la demande;

iii. des systèmes de paiement intégré devraient être mis en place en complément des mesures de tarification des transports;

iv. pour accroître l'impact des mesures de tarification des transports, il faudrait les accompagner d'une amélioration de l'intermodalité, par exemple en créant des systèmes de parcs relais et de billetterie intégrée;

v. l'affectation des recettes est déterminante pour faire accepter les mesures de tarification;

s. à envisager la création d'organismes chargés de coordonner toutes les questions relatives à la mobilité, l'affectation des sols et l'environnement urbain sur un territoire donné pour améliorer l'intégration des différents types de décisions et favoriser l'élaboration de politiques cohérentes. Ces structures pourraient, dans un premier temps, ne pas avoir un statut officiel, mais se développer dans le cadre d'une démarche de coopération entre les différentes parties prenantes;

t. charger la commission du développement durable du Congrès de poursuivre ses travaux dans le domaine des politiques de transport intégrées en étudiant les problèmes posés par la circulation de transit.

1. Discussion par le Congrès et adoption le 6 juin 2002, 3^e séance (voir Doc. CG (9) 10, projet de résolution présenté par MM. G. Ciuhandu et K. Whitmore, rapporteurs).