



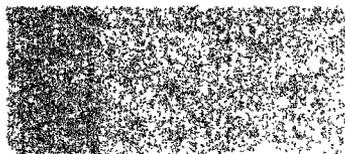
**EUROPA-PARLAMENTET
EUROPÄISCHES PARLAMENT
EUROPEAN PARLIAMENT
PARLEMENT EUROPEEN
PARLAMENTO EUROPEO
EUROPEES PARLEMENT**

Generalsekretariat
Generalsekretariat
Secretariat
Secrétariat Général
Segretariato Generale
Secretariaat Generaal

Generaldirektoratet for Forskning og Dokumentation
Generaldirektion Wissenschaft und Dokumentation
Directorate General for Research and Documentation
Direction Générale de la Recherche et de la Documentation
Direzione Generale della Ricerca e della Documentazione
Directoraat-generaal Onderzoek en Documentatie

**UNDERSØGELSER OG DOKUMENTATION
SAMMLUNG WISSENSCHAFT UND DOKUMENTATION
RESEARCH AND DOCUMENTATION PAPERS
DOSSIERS DE RECHERCHE ET DOCUMENTATION
DOSSIERS DI RICERCA E DOCUMENTAZIONE
DOSSIERS ONDERZOEK EN DOCUMENTATIE**

**Socialserie nr. 3
Reihe Sozialfragen Nr. 3
Social Series No 3
Série Sociale n° 3
Serie Sociale n. 3
Sociale serie nr. 3**



Livskvalitet i byerne og begrænsning af trafikken

Die Lebensqualität in der Stadt und die Begrenzung des Verkehrs

Quality of urban life and restriction of traffic

Qualité de la vie urbaine et limitation de la circulation

Qualità della vita urbana e limitazione della circolazione

Leefmilieu in de steden en beperking van het verkeer

LIVSKVALITET I BYERNE
OG BEGRÆNSNING AF TRAFIKKEN

"Better towns with less traffic"

Fra den 14. til den 16. april 1975 afholdtes der i OECDs hovedsæde i Paris, en konference, hvis formål var at lette udbredelsen af den praktiske erfaring, medlemslandene har opnået inden for bytransportpolitikken med henblik på at forbedre miljøet og lette adgangen til byområderne. Der forelagdes undersøgelser vedrørende især følgende byer: Besançon (Frankrig), Bologna (Italien), München (Tyskland) og Nottingham (Det forenede Kongerige).

Konferencen, hvori deltog højtstående embedsmænd fra centraladministrationerne og lokaladministrationerne, sagkyndige inden for trafikplanlægning og repræsentanter for internationale organisationer, åbnedes af fru Ingrid LEODOLTER, minister for miljø og sundhed i Østrig; den franske minister for livskvalitet, André JARROT, fremsatte en vigtig erklæring på konferencen.

Retningslinierne for konferencen hidrørte fra en henstilling fra OECDs miljøkomité, der havde holdt møde på ministerplan den 14. november 1974.

Konferencen vedtog en række konklusioner, hvis franske ordlyd er gengivet nedenfor.

(Den engelske tekst, OECDs andet officielle sprog, kan fremsendes på forlangende.)

Die Lebensqualität in der Stadt
und die Begrenzung des Verkehrs

"Better towns with less traffic"

Vom 14. bis 16. April 1975 fand am Sitz der OECD in Paris eine Konferenz statt, die einen Austausch der praktischen Erfahrungen auf dem Gebiet der städtischen Verkehrspolitik zum Ziel hatte. Es wurden Fallstudien durchgeführt, die insbesondere die folgenden Städte betreffen: Besançon (Frankreich), Bologna (Italien), München (Deutschland) und Nottingham (Vereinigtes Königreich).

Die Konferenz, an der hohe Funktionäre aus nationalen und kommunalen Verwaltungen, Verkehrsplanungsfachleute und Repräsentanten internationaler Organisationen teilnahmen, wurde von Frau Ingrid LEODOLTER, österreichischer Minister für Gesundheit und Umweltschutz, eröffnet. Herr André JARROT, französischer Minister für Probleme der Lebensqualität, überbrachte der Konferenz eine wichtige Mitteilung.

Die Konferenz orientierte sich an einer Empfehlung, die vom Umwelt-Ausschuß der OECD, der am 14. November 1974 auf Ministerebene tagte, angenommen wurde.

Den Text der von der Konferenz verabschiedeten Schlußfolgerungen finden Sie in französischer Fassung im Anhang.

(Auf Anfrage kann der Text auch in Englisch, der zweiten offiziellen Sprache der OECD, zur Verfügung gestellt werden.

QUALITY OF URBAN LIFE AND RESTRICTION OF TRAFFIC

'Better Towns with less traffic'

From 14 to 16 April 1975 a conference was held at the headquarters of the OECD in Paris with the object of exchanging information on the practical experience acquired by Member States in the field of urban transport policies which sought to improve the environment and to provide better access to conurbations. Case studies were presented relating to the following cities: Besançon (France), Bologna (Italy), Munich (Germany) and Nottingham (United Kingdom).

The conference, which was attended by high officials from central administrations and from local authorities, by experts in traffic planning and by representatives of international organisations, was opened by Mrs Ingrid LEODOLTER, Federal Minister of Health and the Environment of Austria. Mr André JARROT, French Minister for the Quality of Life made a major speech.

The objectives of the conference were defined by a recommendation adopted on 14 November 1974 by the Environment Committee of the OECD, meeting at ministerial level.

The conference arrived at certain conclusions, of which the French text is enclosed.

(The text in English, the other official language of the OECD, can be obtained on request).

QUALITE DE LA VIE URBAINE
ET LIMITATION DE LA CIRCULATION

"Better towns with less traffic"

Du 14 au 16 avril 1975 s'est tenue, au siège de l'OCDE à Paris, une conférence ayant pour objectif de faciliter la diffusion de l'expérience pratique acquise par les pays membres dans le domaine des politiques de transport urbain pour améliorer l'environnement et faciliter l'accès aux agglomérations. Des études de cas ont été présentées, concernant notamment les villes suivantes : Besançon (France), Bologne (Italie), Munich (Allemagne) et Nottingham (Royaume-Uni).

La conférence, à laquelle ont participé de hauts fonctionnaires des administrations centrales et des collectivités locales, des experts en matière de planification de la circulation et des représentants d'organismes internationaux, a été ouverte par Madame Ingrid LEODOLTER, Ministre Fédéral de la Santé et de l'Environnement d'Autriche ; Monsieur André JARROT, Ministre français de la Qualité de la Vie, y a présenté une importante communication.

L'orientation de la conférence s'inscrivait dans le cadre d'une recommandation adoptée par le Comité de l'Environnement de l'OCDE réuni au niveau ministériel le 14 novembre 1974.

La conférence a adopté des conclusions dont le texte en français figure ci-joint.

(Le texte en anglais, autre langue officielle de l'OCDE, peut être obtenu sur demande).

-o-o-o-o-o-o-o-

QUALITA' DELLA VITA URBANA
E LIMITAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE
"Better towns with less traffic"

Dal 14 al 16 aprile 1975 si è tenuta, nella sede dell'OCSE a Parigi, una conferenza avente come scopo di facilitare la diffusione delle esperienze pratiche acquisite dai paesi membri nel campo della politica dei trasporti urbani per migliorare la situazione ambientale e facilitare l'accesso alle agglomerazioni. Studi sull'argomento sono stati presentati, in particolare sulle seguenti città : Besançon (Francia), Bologna (Italia), Monaco di Baviera (Germania) e Nottingham (Gran Bretagna).

La conferenza, alla quale hanno partecipato alti funzionari delle amministrazioni centrali e delle collettività locali, esperti in materia di pianificazione della circolazione e rappresentanti d'organismi internazionali, è stata aperta da Ingrid LEODOLTER, Ministro Federale per la Sanità e i Problemi Ambientali d'Austria; André JARROT, Ministro francese per la Qualità della Vita, ha presentato un'importante comunicazione.

L'orientamento della conferenza è stato aderente alla raccomandazione approvata dal Comitato per l'Ambiente dell'OCSE riunitosi a livello ministeriale il 14 novembre 1974.

La conferenza ha adottato le conclusioni che sono incluse nel testo francese allegato.

(Il testo in inglese e nelle altre lingue ufficiali dell'OCSE, può essere ottenuto su domanda).

-O-O-O-O-O-O-

LEEFMILIEU IN DE STEDEN
EN BEPERKING VAN HET VERKEER

"Better towns with less traffic"

De OESO heeft van 14 tot 16 april jongstleden te Parijs een conferentie gehouden met het oog op een betere uitwisseling van de ervaringen die de lid-staten in de praktijk opdoen met het beleid inzake het stadsvervoer, om het leefmilieu te verbeteren en de toegang tot de agglomeraties te vergemakkelijken. Voor deze Conferentie was een aantal case-studies uitgewerkt en wel van de volgende steden: Besançon (Frankrijk), Bologna (Italië), München (Bondsrepubliek) en Nottingham (Verenigd Koninkrijk).

Aan de Conferentie werd deelgenomen door hoge ambtenaren van centrale overheid en van lagere openbare lichamen, door deskundigen op het gebied van vervoerplanning en door vertegenwoordigers van internationale organisaties. Mevrouw Ingrid LEODOLTER, Bondsminister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne, verrichtte de opening, terwijl de heer André JARROT, Frans minister voor het Leefmilieu ("Qualité de la Vie"), een uiteenzetting hield.

De Conferentie liet zich leiden door een aanbeveling die door de Milieucommissie ("Comité de l'Environnement") van de OESO, op 14 november 1974 op ministerieel niveau bijeen, was aanvaard.

De Conferentie heeft een aantal conclusies aangenomen, waarvan de Franse tekst hieronder volgt.

(De tekst in het Engels, andere officiële taal van de OESO, kan op aanvraag ter beschikking worden gesteld.)

CONCLUSIONS DE LA CONFERENCE

PREAMBULE

1. La croissance du nombre des voitures particulières et le développement de leur utilisation dans les pays Membres de l'OCDE ainsi que dans d'autres pays ont contribué de façon significative, par leur ampleur et leur rapidité, à l'expansion économique et à l'amélioration des niveaux de vie. La voiture particulière a apporté la mobilité individuelle à un grand nombre de personnes. Toutefois, en particulier dans le centre et dans les quartiers résidentiels des agglomérations, la concentration de l'usage des véhicules à moteur entraîne souvent une détérioration de la qualité de la vie et rend nettement plus difficiles d'autres formes de circulation urbaine - celles des piétons, des deux roues et des transports collectifs, dont dépendent la plupart des personnes dans beaucoup de pays.

2. Ces problèmes ont conduit à modifier les orientations des politiques de circulation et de transport dans nombre de villes et de pays. Au lieu de se concentrer sur la circulation des voitures particulières, les objectifs sont de ramener la ville à des dimensions humaines et de lui garder son caractère de centre de la vie économique, sociale et culturelle. A cette fin, des mesures sont prises pour :

- assurer de meilleures possibilités d'accès aux divers secteurs d'activité tant pour les personnes que pour les marchandises ;
- réduire la pollution de l'air, le bruit, les accidents et les autres effets défavorables de la circulation automobile ;
- économiser les ressources énergétiques.

Pour répondre à ces objectifs, on a souvent recours à une meilleure organisation de la circulation. De plus en plus fréquemment, ces politiques comportent des mesures visant à limiter la circulation, lorsque les villes constatent qu'il est impossible d'atteindre les objectifs précités à moins que ne soit réduit le volume des voitures particulières circulant dans les rues et que ne soient améliorés les transports collectifs, ainsi que les facilités offertes aux piétons et aux cyclistes.

.../...

3. Dans la plupart des pays Membres, une expérience certaine a été acquise dans la définition, la mise en oeuvre et l'évaluation de politiques de transport urbain qui incluent des programmes à court terme et à coût modéré de limitation de la circulation et d'amélioration des transports collectifs. La présente Conférence a permis de rapprocher les expériences concrètes de diverses villes et d'examiner les avantages et les incidences des politiques alternatives de cette nature. En particulier, des études de cas portant sur les villes suivantes ont été présentées et étudiées : Besançon (France), Bologne (Italie), Munich (Allemagne), Nagoya (Japon), Nottingham (Royaume-Uni) et Uppsala (Suède) qui sont situées au sein de l'OCDE, et Singapour qui est située en dehors de l'OCDE.

4. La Conférence, considérant la Recommandation du Conseil de l'OCDE en date du 21 novembre 1974 sur la limitation de la circulation et sur les moyens peu coûteux d'améliorer l'environnement urbain (C (74) 218), est parvenue aux conclusions suivantes.

CONCLUSIONS

5. La limitation de la circulation améliore la vie urbaine pour autant que les dispositions nécessaires sont prises afin d'assurer la mobilité des travailleurs et des résidents, ainsi que la distribution des marchandises. Il est nécessaire et urgent que les autorités nationales et locales des pays Membres de l'OCDE développent leurs efforts pour réduire les effets défavorables de la circulation des véhicules à moteur dans les zones urbaines. Ce faisant, elles doivent répondre aux besoins des habitants qui, par choix ou par nécessité, ne disposent pas d'une voiture (comme, par exemple, les enfants, les personnes âgées et les handicapés) et elles doivent faciliter la mobilité et la sécurité des piétons et des cyclistes. Il est possible de progresser dans cette voie en exploitant les possibilités d'amélioration à court terme peu coûteuses. Pour y parvenir, il faut modifier l'équilibre entre les voitures particulières et les autres formes de transport. Ces modifications peuvent être apportées dans le cadre des installations et des infrastructures existantes. A ces fins, les pouvoirs publics peuvent recourir à tout un éventail de mesures de nature économique, technique, administrative et institutionnelle qui ont déjà fait leurs preuves et qui doivent être adaptées aux conditions locales.

.../...

6. En ce qui concerne les lieux et les moments où la circulation provoque des encombrements sérieux et fréquents qui entraînent des coûts en conséquence, il y a lieu d'instituer des mesures visant à réduire la circulation des voitures particulières et des véhicules de transport de marchandises et visant à améliorer les autres formes de transport. Diverses techniques ont déjà été employées avec succès pour limiter et redistribuer la circulation. De nombreuses villes appliquent des systèmes de contrôle et de taxation du stationnement. Elles peuvent ainsi réduire le stationnement dans la rue, limiter l'utilisation de la voiture par les migrants alternants et donner la priorité à certains groupes comme les riverains. On peut avoir recours à des techniques telles que le cloisonnement de la circulation qui permettent de détourner la circulation de transit des quartiers d'affaires et de résidence pour la canaliser dans les grandes artères. On parvient également à réduire les effets préjudiciables de la circulation des poids lourds sur celle des autres véhicules et sur l'environnement. On peut éviter que la circulation de transit ne passe par le centre des agglomérations, interdire celle des poids lourds à certaines heures et choisir, pour desservir les agglomérations très peuplées, des véhicules peu bruyants et peu polluants. Au moyen de la régulation des signaux de circulation, on peut aussi retenir les voitures en certains points où elles ne risquent pas de paralyser les réseaux de voirie. Une autre mesure destinée à limiter l'utilisation des voitures est sur le point d'être appliquée à Singapour, et plusieurs pays Membres de l'OCDE l'ont mise à l'étude. Elle consiste à créer des zones dont l'accès est soumis à autorisation spéciale. Une taxe est prélevée sur les véhicules qui entrent à certaines heures dans une zone encombrée. Cette mesure semble devoir être utile et efficace, mais elle pose des problèmes relatifs à l'attitude du public, à l'équité, ainsi qu'à sa mise en oeuvre.

7. Les actions visant à limiter la circulation doivent s'accompagner de mesures destinées à améliorer les autres modes de transport. Il conviendrait d'améliorer l'efficacité et la qualité des services d'autobus et de tramways. Il y aurait lieu de leur donner la priorité au moyen de mesures telles que les voies et rues réservées, la séparation matérielle du reste de la circulation étant assurée lorsque c'est possible. Il conviendrait d'accroître le parc de ces véhicules, d'améliorer la fréquence ainsi que la régularité des services et de rapprocher les arrêts des usagers. Il y aurait lieu de rendre les autobus et les tramways plus confortables et de les concevoir de manière à réduire au minimum leurs effets défavorables sur l'environnement. Les politiques de tarification devraient être élaborées de manière à rendre les autobus et les tramways plus attrayants pour les usagers. Certaines villes assurent des services d'autobus gratuits, mais ceux-ci exigent une importante subvention financée sur les fonds publics qu'il convient d'évaluer soigneusement.

.../...

8. Les zones piétonnes sont chose commune dans les pays Membres de l'OCDE et devraient être instituées, chaque fois que cela est possible, pour améliorer l'environnement et la sécurité des piétons. Il conviendrait d'encourager l'utilisation de la bicyclette chaque fois que les conditions s'y prêtent. Les pouvoirs publics et les villes devraient concentrer leurs efforts sur les mesures visant à accroître la sécurité des cyclistes et visant à leur offrir des réseaux d'itinéraires directs et commodes.

9. Différents types de services de transport en commun, connus sous le nom de transports semi-collectifs, fonctionnent ou sont expérimentés dans divers pays. Il existe toute une gamme de formules possibles, notamment les services d'autobus à la demande et de taxis collectifs ("jitneys" aux Etats-Unis, par exemple, ou "dolmus" en Turquie), ou l'utilisation collective de voitures particulières. Le choix du service de transport semi-collectif approprié dépend des objectifs et des contextes locaux. Lorsque des priorités sont instituées en faveur des autobus, ce peut être l'occasion de faire bénéficier les services de transport semi-collectif du même régime préférentiel. Si les possibilités d'apporter rapidement et à peu de frais des améliorations aux réseaux de chemin de fer suburbains sont plus réduites, on peut cependant, dans certains cas, ouvrir au transport de voyageurs des lignes et des stations qui existent déjà ; en traitant toutes les formes de transport urbain de voyageurs comme un système et en facilitant les correspondances entre elles, on peut aussi améliorer considérablement le service offert aux usagers.

10. Les programmes du type de ceux qui ont été examinés ci-dessus doivent être conçus sous forme d'ensemble de mesures intégrées, élaborées et mises en oeuvre progressivement après une large consultation des usagers. Il convient de procéder, à tous les stades, à une évaluation tant qualitative que quantitative des effets potentiels sociaux, économiques, distributifs et sur l'environnement. Le financement est un point important. Certaines mesures se révèlent parfois plus onéreuses qu'il n'y paraissait d'abord lorsqu'on tient compte des coûts d'exploitation ; mais il est vrai que les politiques de limitation de la circulation peuvent permettre de réaliser des économies sur les dépenses afférentes aux routes à grande circulation.

.../...

11. Ces politiques doivent aussi s'inscrire dans une stratégie urbaine globale se composant ou tenant compte de :

i) mesures qui ont des effets à court terme et qui renforcent les effets de la limitation de la circulation sur les objectifs d'accessibilité, d'environnement et d'économie énergétique - étalement approprié des horaires de travail, amélioration techniques apportées aux véhicules (par exemple, utilisation plus rationnelle des carburants, déclenchement des signaux de circulation par les autobus) et application de normes de pollution et de bruit ;

ii) mesures ayant des effets à long terme visant à réduire les besoins de déplacement par une planification globale de l'utilisation des sols et des transports, et autres mesures ayant une influence sur les modes d'activité de l'homme ;

iii) mesures demandant des investissements plus coûteux pour la rénovation ou la création d'infrastructures, ou le cas échéant, pour la mise au point de nouvelles technologies ;

iv) préoccupations nationales - instrument économiques et normes en matière d'environnement ; considérations telles que les économies d'énergie, les échanges et la production de l'équipement et des véhicules de transports nécessaires.

12. Les expériences et les résultats concrets qui ont été examinés par la présente Conférence montrent que les politiques qui combinent des mesures sélectives de limitation de la circulation et une amélioration des transports collectifs peuvent permettre d'accroître la qualité de l'environnement urbain, d'améliorer les possibilités d'accès aux divers secteurs d'activité pour les personnes et les biens tout en favorisant les économies d'énergie. La conclusion de la Conférence est donc que les autorités nationales et locales devraient activement faciliter et encourager l'élaboration, la mise en oeuvre, et l'évaluation de tels programmes, par leurs propres processus de décision. La Conférence souligne la nécessité de poursuivre en permanence la recherche et l'expérimentation, et de promouvoir la coopération entre les organisations internationales sur les questions d'environnement urbain, ainsi que de diffuser par l'intermédiaire de l'OCDE et d'autres organismes internationaux l'expérience et les connaissances relatives à ces nouvelles approches des questions que pose l'amélioration de l'environnement urbain.