

**MOYENS DE TRANSPORT POUR LES ZONES
D'HABITAT URBAINS ET RURALES DES
GROUPES SOCIAUX A FAIBLE REVENU
Nairobi, 26 avril au 7 mai 1982**



CENTRE DES NATIONS UNIES POUR LES ETABLISSEMENTS HUMAINS (HABITAT)
NAIROBI, 1982

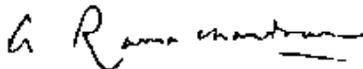
AVANT-PROPOS

Les transports, dans les établissements humains, posent des problèmes de plus en plus aigus. Ils absorbent une part importante des ressources nécessaires au développement et au fonctionnement des établissements et jusqu'à un tiers de l'énergie totale consommée, dont la moitié dans les zones urbaines. En outre, les transports exercent sur l'environnement divers effets négatifs, particulièrement néfaste dans les zones où la population est concentrée. Ce sont les groupes sociaux pauvres en milieu urbain et rural qui sont les plus affectés par la mauvaise qualité et le coût élevé des moyens de transport et par l'orientation généralement donnée actuellement à la politique des transports. Si les tendances actuelles se poursuivent, la situation des citadins et des ruraux pauvres se dégradera sans doute considérablement à l'avenir.

Pourtant ces tendances pourraient être inversées si une politique des transports, coordonnée aux politiques des établissements humains, intégrait les idées de conservation des ressources et d'efficacité des transports et une étude des divers types d'établissements humains sous l'angle des coûts de transport et autres coûts d'infrastructure.

La présente publication reprend le rapport soumis à la Commission des établissements humains à sa cinquième session tenue à Nairobi (Kenya) du 26 avril au 7 mai 1982. Les principales conclusions et recommandations résultant des débats de la Commission, et les mesures prises jusqu'à présent par le Centre des Nations Unies pour les établissements humains (Habitat) pour appliquer les décisions de la Commission, sont exposées dans le chapitre d'introduction.

Je recommande cette publication aux hommes politiques et aux hauts fonctionnaires nationaux ainsi qu'aux autres organisations et aux personnes s'intéressant à la question des transports pour tous les segments de la population vivant dans les établissements humains urbains et ruraux.



Arcot Ramachandran
Directeur exécutif du Centre des Nations Unies
pour les établissements humains (Habitat)

Nairobi, décembre 1982

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS ,	
1. OBJET ET PORTEE DU RAPPORT	1
11. PAUVRETE ET PLANIFICATION DES ETABLISSEMENTS HUMAINS	4
La dure situation des pauvres en milieu rural, 5	
La dure situation des pauvres en milieu urbain, 6	
Réactions internationales, 9	
Politiques de développement visant à réduire les besoins de transport, 10	
Gestion de l'utilisation du sol, 13	
111. LES TRANSPORTS EN ZONE RURALE: BESOINS ET POLITIQUES	14
Tendances actuelles de la politique des transports dans les zones rurales, 16	
Politique des routes d'accès, 18	
Techniques de construction des véhicules, 20	
Questions diverses, 21	
1V. POLITIQUE DES TRANSPORTS URBAINS	23
Méthodes actuelles, 23	
Examen de la politique des transports, 25	
Travaux techniques, 27	
Gestion de la circulation, 29	
Transports en commun, 30	

V.	PLANIFICATION ET MISE EN OEUVRE	34
	Méthodes de planification, 34	
	Collecte d'informations, 35	
	Enseignement et formation, 36	
	Relations extérieures, 36	
	Coordination des activités des organismes intéressés, 36	
VI.	RESUME ET RECOMMANDATIONS	38
	La situation des gens aux moyens limités, 38	
	Croissance future et planification des établissements humains, 38	
	Politique des transports ruraux, 39	
	Politique des transports urbains, 40	
	Planification et mise en oeuvre, 41	
	Action internationale, 41	

OBJET ET PORTEE DU RAPPORT

La nécessité pour les gouvernements d'orienter leur action de manière à satisfaire les aspirations et les besoins fondamentaux des groupes les plus déshérités de la population des pays en développement en accordant désormais une plus grande importance aux établissements humains a été reconnue à la deuxième session de la Commission des établissements humains. A cet égard, des documents thématiques sur l'assainissement des taudis et des colonies de squatters en zone urbaine (HS/C/3/8) et sur la mise en place d'infrastructures dans ces zones d'habitat (HS/C/4/4) ont été examinés lors des deux sessions suivantes. Le présent rapport a été rédigé pour donner suite à la décision prise par la Commission à sa quatrième session (1981) d'inscrire le thème "Moyens de transport pour les zones d'habitat urbaines et rurales des groupes sociaux à faible revenu" à l'ordre du jour de sa cinquième session. Il fait le point des caractéristiques de déplacement des groupes à ressources limitées et décrit les diverses incidences des politiques des transports et de leurs caractéristiques sur la condition et les aspirations des pauvres.

Dans beaucoup de pays en développement, l'écart est grand entre la richesse d'une petite minorité et la misère relative de la grande majorité. Cela étant on s'intéresse dans le présent rapport aux besoins de transport de la majorité de la population mondiale. Néanmoins, on admet que les "pauvres absolus", ceux dont le revenu moyen par personne et par an est inférieur à 100 dollars devraient être au centre des préoccupations. A l'heure actuelle, quelque 800 millions de personnes sont dans ce cas, dont 200 millions en milieu urbain ^{1/}

Si les possibilités de ravitaillement en vivres et en eau potable, l'accès aux services sanitaires et le logement sont des éléments déterminants des conditions de vie des pauvres, la qualité des transports entre également en ligne de compte. De la qualité des services de transport dépendra la possibilité pour les gens de se rendre à leur travail ou à l'école, de porter leurs produits au marché et de se procurer des biens et des services. De façon moins directe elle influe sur les possibilités d'emploi, le prix des marchandises et les courants d'information. L'état des chaussées et des trottoirs et la qualité des véhicules de transport ont une incidence sur la sécurité des usagers et le manque de respect qu'on accorde à leur dignité. Le secteur

^{1/} Robert S. McNamara, Address to Board of Governors, Banque mondiale, septembre 1980.

des transports est aussi une importante source d'emplois.

La tendance générale a été d'axer les politiques des transports sur les besoins des groupes suffisamment aisés pour posséder une automobile et suffisamment influents et remuants pour peser sur les décideurs. Soucieux de décongestionner et d'accélérer la circulation automobile, les gouvernements ont souvent (même sans le vouloir) rendu la vie plus difficile aux membres non motorisés de la société. Des zones d'habitat ont été démolies pour la construction de routes à grande circulation, les modes de transport non motorisés ont été interdits, la largeur des trottoirs a été réduite, les accidents de la route ont augmenté, les transports publics ont empiré et la configuration des villes a été transformée de telle manière qu'il est devenu plus difficile pour les groupes déshérités de contribuer à la vie économique. En agissant de la sorte, les autorités ont détourné des ressources au détriment d'activités simples mais importantes telles que l'entretien des trottoirs et ont négligé les occasions de servir les intérêts des groupes défavorisés de la société. De même, dans les zones rurales, les besoins de l'ensemble de la population ont souvent été négligés.

L'ampleur des problèmes actuels et futurs est impressionnante, mais il ne faut pas compter qu'ils disparaîtront comme par enchantement et, si les gouvernements décident de ne rien faire, ce sont les pauvres qui souffriront le plus de la dégradation de la situation. Cela étant il faut rechercher les décisions qui auront à l'avenir des effets bénéfiques sur la qualité de la vie de tous et pas seulement des déshérités. Il faut connaître la situation actuelle et les répercussions des différentes interventions possibles, être prêt à faire des évaluations même si elles comportent des éléments d'incertitude et comprendre la situation des gens qui seront touchés par l'application des décisions prises si l'on veut aménager les transports de manière à mobiliser les capacités de l'ensemble de la communauté et être équitable envers tous les groupes sociaux. La modicité des ressources financières et autres rend la tâche difficile, mais si l'on veut assurer à tous un niveau de vie acceptable il faut s'efforcer d'utiliser les ressources disponibles en tenant compte des besoins de l'ensemble de la population et des communautés.

Jusqu'ici les transports et les autres aspects du développement ont été conçus essentiellement dans le cadre de projets à forte intensité de capital. Il faut désormais rechercher des solutions novatrices, simples, peu coûteuses et adaptées aux situations socio-culturelles dans presque toutes les activités d'aménagement des zones d'habitat (planification, gestion, administration, législation, emploi, prestation de services, techniques de construction, etc.). Il faut aussi encourager les interventions spontanées dans la quasi-totalité des activités urbaines en faisant fond davantage sur le temps, les aptitudes et l'initiative de la communauté et des familles afin que ces dernières puissent satisfaire à leurs propres besoins avec un minimum d'aide des pouvoirs publics.

Il est difficile de généraliser étant donné l'immense diversité des conditions suivant les pays, les zones d'habitat et les populations. Même dans les pays les plus pauvres, où vivent plus de 80% des pauvres absolus, il y a une grande variété de climats, de conditions topographiques et de coutumes. Pourtant, certains traits semblent s'appliquer à un large éventail de situations et l'on pourrait en tirer quelques principes directeurs adaptables à des circonstances particulières.

La suite du présent rapport est divisée en cinq chapitres. Au chapitre II, on expose brièvement la pénible situation des pauvres et l'on examine dans quelle mesure leur sort pourrait

être amélioré par des décisions de caractère général relatives à l'utilisation des sols et à l'aménagement des transports. Aux chapitres III et IV, on décrit les modifications à apporter à l'orientation des politiques des transports dans les zones rurales et urbaines. Au chapitre V, on étudie les moyens par lesquels il est possible d'agir et au chapitre VI on présente un résumé du rapport et des conclusions.

La Commission des établissements humains, à sa cinquième session, a examiné le rapport et a pris note des recommandations contenues dans le chapitre VI. Elle a notamment demandé au Directeur exécutif de poursuivre les travaux sur les transports dans les établissements humains, tout spécialement en:

Encourageant une meilleure prise de compte des questions de transport dans la définition des politiques des stratégies et des plans relatifs aux établissements humains, en mettant l'accent sur la réduction des besoins de transport par une conception appropriée des établissements humains,

Promouvant des techniques de transport appropriées et des systèmes de transport intermédiaires tels que les moyens de transport paracollecifs et les véhicules non-motorisés,

Faisant connaître aux pays en développement l'expérience acquise par la formation et la dissémination de l'information.

A cette fin, le Centre met actuellement en oeuvre un important projet sur les besoins de transport des établissements urbains et ruraux, dont l'objet est:

D'évaluer la situation actuelle et de recenser les principales carences des transports urbains et ruraux,

De formuler des politiques et des directives propres à aider les gouvernements des pays en développement à améliorer, développer et gérer les moyens de transport.

En outre, la question des transports apparaît aussi dans d'autres projets ayant trait aux services, normes et techniques appropriés à l'amélioration des zones d'habitat spontané et des établissements ruraux, et aux besoins d'énergie dans les établissements humains, par exemple.

PAUVRETE ET PLANIFICATION DES ETABLISSEMENTS HUMAINS

Quelque 800 millions de personnes, soit environ un tiers de la population des 100 pays en développement pour lesquels on dispose de statistiques, vivent dans une pauvreté absolue. Environ 600 millions d'entre elles vivent en milieu rural et 200 millions en milieu urbain. Sur la base des tendances actuelles, on compte que d'ici à l'an 2000, selon le scénario de croissance retenu, le nombre des pauvres absolus se situera entre 630 et 850 millions, la majorité d'entre eux vivant en milieu urbain 2/. Il apparaît donc clairement sur la base de ces seuls chiffres que les pauvres constituent un sujet de préoccupation important lorsqu'il s'agit de planifier des établissements humains. Toutefois, l'amélioration de la condition des pauvres ne profite pas seulement à ceux-ci. Ainsi, la population des taudis de Madras représente pratiquement toutes les classes laborieuses sur lesquelles repose en grande partie l'économie de la ville 3/.

Le nombre et la répartition des pauvres dans les établissements humains sont le produit de forces historiques complexes dont on a une compréhension limitée, mais deux constatations s'imposent: premièrement, le niveau de vie futur dans les établissements humains dépendra de l'aptitude de l'homme à canaliser ces forces à son avantage; deuxièmement, les transports (c'est-à-dire les moyens qui permettent d'assurer le déplacement des personnes et des biens) ont été dans le passé et resteront à l'avenir l'une des forces déterminantes des conditions existantes dans les établissements humains.

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=5_19447

