Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine

2008/2041(INI) - 25/09/2007 - Document de base non législatif

OBJECTIF : lancer un débat sur une stratégie européenne pour une mobilité urbaine (Livre vert).

CONTEXTE : dans l'Union européenne, plus de 60% de la population vit en milieu urbain. Près de 85% du produit intérieur brut de l'UE y est réalisé. Les villes sont le moteur de l'économie européenne. Elles attirent l'investissement et l'emploi. Elles sont indispensables au dynamisme de l'économie Bien qu'elles soient toutes différentes, les villes font face à des défis similaires (augmentation du trafic dans les centres-villes ; pollution atmosphérique et sonore ; accidents de la route) et sont à la recherche de solutions partagées.

Face à ces questions, les collectivités locales ne peuvent rester isolées, sans coopération et coordination au niveau européen. C'est pourquoi la Commission a décidé de présenter un livre vert sur la mobilité urbaine, afin de voir si et comment elle peut apporter une valeur ajoutée aux actions déjà menées au niveau local.

Des consultations qu'elle a organisées pour la préparation du livre vert, la Commission a tiré des informations qui lui ont permis de définir une série d'options stratégiques et de formuler 25 questions ouvertes autour de ces options. Avec ce livre vert, la Commission lance un second processus de consultation jusqu'au 15 mars 2008 et ce, en vue de présenter, au début de l'automne 2008, un plan d' action recensant une série d'actions et d'initiatives concrètes pour une mobilité urbaine améliorée et durable. Pour chacune des actions proposées, le plan d'action indiquera un délai de mise en œuvre et la répartition des responsabilités entre les différents acteurs.

CONTENU : la mobilité urbaine doit permettre d'assurer le développement économique des villes, la qualité de vie de leurs habitants et la protection de leur environnement. Pour cela, les villes européennes font face à **cinq défis** qui doivent être relevés dans le cadre d'une approche intégrée.

1) Pour des villes fluides : pour atténuer la congestion des villes, il faut rendre attractifs et sûrs les modes de transport susceptibles de remplacer la voiture particulière tels que la marche, les transports collectifs ou les deux-roues - vélo, moto et scooter. Les citoyens devraient être en mesure d'optimiser leurs déplacements grâce à des connections efficaces entre les différents modes de transport. Les autorités devraient encourager la co-modalité et redistribuer l'espace rendu disponible par l'application des mesures d'atténuation de la congestion. Une politique de stationnement adéquate est également nécessaire pour réduire la circulation automobile dans le centre des villes. Enfin, des systèmes intelligents et adaptés de gestion du trafic ont également prouvé leur efficacité pour réduire la congestion.

Questions : 1) Un système de «label» doit-il être envisagé pour reconnaître les efforts consentis par des villes pionnières dans la lutte contre la congestion et l'amélioration des conditions de vie ? 2) Quelles mesures peuvent être prises pour promouvoir la marche à pied et le vélo en tant que véritables solutions de remplacement de la voiture ? 3) Que peut-on faire pour encourager un transfert modal en faveur de transports durables dans les villes ?

2) Pour des villes moins polluées : les émissions de CO_2 produites par les voitures particulières vendues dans l'UE ont diminué de 12,4% entre 1995 et 2004, suite à un accord volontaire passé entre la Commission européenne et l'industrie automobile. Pour permettre à l'UE d'atteindre son objectif de 120 g /km de CO_2 d'ici à 2012, la Commission a exposé une nouvelle stratégie globale dans une communication publiée en février 2007. Il n'empêche que, malgré ces améliorations, la situation du point de vue écologique n'est toujours pas satisfaisante : les autorités locales ont beaucoup de mal à se conformer aux exigences imposées en matière de qualité de l'air, telles que les limites atmosphériques de particules et d'

oxydes d'azote. En outre, les nuisances sonores pourraient être réduites à la source en renforçant les normes de l'UE concernant les émissions sonores des véhicules routiers et ferroviaires, ainsi que des pneus. L'UE devrait également poursuivre la promotion et le soutien financier à l'extension, la réhabilitation ou la remise à niveau des moyens de transports publics propres, ainsi que d'autres projets de transport urbain durable.

Questions : 1) Comment stimuler davantage le recours aux technologies propres et énergétiquement efficaces dans les transports urbains ? 2) Comment promouvoir les marchés publics « verts » conjoints à plusieurs collectivités? 3) Faut-il établir des critères ou des lignes directrices pour la définition des zones vertes et des mesures restrictives qui s'y appliquent ? 4) Comment encourager davantage la conduite écologique ?

3) Pour des transports urbains plus intelligents : les villes européennes doivent faire face à une augmentation constante des flux de fret et de passagers. Mais le développement des infrastructures nécessaires pour faire face à cette augmentation se heurte à des limites importantes, liées au manque d'espace et aux contraintes environnementales. Dans ce contexte, les parties prenantes ont souligné que les applications de systèmes pour transports intelligents (ITS) ne sont pas suffisamment exploitées à l'heure actuelle aux fins d'une gestion efficace de la mobilité urbaine, ou sont développées sans que l' interopérabilité soit dûment prise en compte.

Questions : 1) Faut-il développer et promouvoir de meilleurs services d'information pour les voyageurs ? 2) D'autres actions sont-elles nécessaires pour assurer la normalisation des interfaces et l'interopérabilité des applications ITS dans les villes ? Si oui, par quelles applications prioritaires faut-il commencer ? 3) Concernant les ITS, comment l'échange d'informations et de bonnes pratiques entre toutes les parties concernées peut-il être amélioré?

4) Pour des transports urbains accessibles : l'accessibilité concerne en premier lieu les personnes physiques. Personnes à mobilité réduite, personnes handicapées, personnes âgées, familles avec de jeunes enfants ou jeunes enfants eux-mêmes: un accès aisé aux infrastructures de transport urbain doit leur être accordé. L'accessibilité renvoie également à la qualité de l'accès des personnes et des entreprises au système de mobilité urbaine, qui comprend les infrastructures et les services. Les parties prenantes estiment que la co-modalité mériterait davantage d'attention et que trop peu de solutions intégrées de transport collectif sont mises en oeuvre : systèmes ferroviaires suburbains, systèmes tram-train et parcs-relais bien situés aux abords des terminaux de transport collectif en périphérie des villes.

Questions : 1) Comment améliorer la qualité des transports collectifs dans les villes européennes? 2) La mise en place de voies réservées aux transports collectifs doit-elle être encouragée ? 3) Est-il besoin d' établir une charte européenne des droits et des devoirs des passagers des transports collectifs ? 4) Quelles mesures peuvent être prises pour mieux intégrer le transport de passagers et de marchandises dans la recherche et dans la planification de la mobilité urbaine ? 5) Comment parvenir à mieux coordonner le transport urbain et interurbain avec l'aménagement du territoire ?

5) Pour des transports urbains sûrs et sécurisants : en 2005, 41.600 personnes ont été tuées sur les routes de l'UE. On est loin de l'objectif commun de 25.000 décès par an au maximum d'ici à 2010. La politique européenne de sécurité routière englobe les questions liées aux comportements au regard de la circulation routière, aux véhicules qui devraient être rendus plus sûrs et aux infrastructures qui doivent être améliorées du point de vue de la sûreté et de la sécurité.

Questions : 1) Quelles actions supplémentaires faut-il mener pour aider les villes à relever les défis que posent les transports urbains en termes de sécurité routière et de sécurité physique ? 2) Comment mieux informer les exploitants et les citoyens des possibilités offertes, en matière de sécurité, par les

technologies avancées pour la gestion des infrastructures et les véhicules ? 3) Des radars automatiques adaptés à l'environnement urbain doivent-ils être mis au point et leur utilisation encouragée ? 4) La vidéosurveillance est-elle un bon outil pour assurer la sûreté et la sécurité des transports urbains ?

Le Livre vert soulève également d'autres questions en ce qui concerne les **moyens financiers**: comment mieux utiliser les instruments financiers existants, tels que les Fonds structurels et le Fonds de cohésion, en faveur d'un transport urbain intégré et durable ? Quel appui les instruments économiques, en particulier les instruments fondés sur le marché, peuvent-ils fournir au transport urbain propre et énergétiquement efficace? Faut-il inciter les villes à recourir aux péages urbains ? À plus long terme, quelle valeur ajoutée pourrait apporter un soutien européen ciblé pour le financement du transport urbain propre et énergétiquement efficace?