

Mobilité urbaine durable

2014/2242(INI) - 17/12/2013 - Document de base non législatif

OBJECTIF : proposer un cadre d'action pour une mobilité urbaine compétitive et économe en ressources.

CONTEXTE : la mobilité dans les villes est de plus en plus difficile et inefficace. De nombreuses villes européennes souffrent d'embouteillages chroniques, dont le coût est estimé à 80 milliards EUR par an et produisent quelque 23% de l'ensemble des émissions de CO₂ provenant des transports. Les villes doivent faire plus d'efforts pour renverser les tendances et contribuer à la réalisation de l'objectif d'une réduction de 60% des émissions de gaz à effet de serre prévu par le [Livre blanc de 2011 sur les transports](#).

Un sondage Eurobaromètre (2013) a été réalisé sur les attitudes à l'égard de la mobilité urbaine qui montre qu'une forte majorité des citoyens considère comme un **problème majeur** les embouteillages, le coût et les impacts négatifs de la mobilité et des transports urbains sur l'environnement et sur la santé humaine.

C'est dans ce contexte qu'est proposée la présente communication qui vise à **renforcer le soutien aux villes européennes dans leurs efforts pour relever les défis de la mobilité urbaine** en vue d'un système européen de transport compétitif et économe en ressources.

Il est par ailleurs essentiel de surmonter la fragmentation des approches et de développer un **marché unique des solutions innovantes de mobilité urbaine** en abordant des questions telles que les normes et spécifications communes ou la passation conjointe de marchés.

CONTENU : la stratégie décline les actions à mettre en œuvre à 2 niveaux : i) des actions à réaliser au niveau de l'UE contribuant à l'effort commun; ii) des actions à l'échelle de l'UE impliquant les États membres.

Ces actions sont les suivantes :

- **plan de mobilité urbaine :** le concept de plan de mobilité urbaine durable propose d'inscrire l'action en matière de mobilité urbaine dans une stratégie urbaine et territoriale plus vaste. C'est pourquoi, l'élaboration de ces plans devrait faire l'objet d'une coopération entre différents domaines et secteurs (transports, aménagement du territoire, environnement, développement économique, politique sociale, santé, sécurité routière, etc.), à différents niveaux de gouvernement et d'administration, ainsi qu'avec les autorités des zones voisines – tant urbaines que rurales.

Dans ce domaine, les États membres seraient appelés à:

- réaliser une évaluation du fonctionnement actuel et futur de la mobilité urbaine sur leur territoire;
- définir une approche de mobilité urbaine qui assure une action coordonnée et constructive aux niveaux national, régional et local;
- évaluer – et modifier le cas échéant – les outils techniques, stratégiques, juridiques, financiers et autres dont disposent les autorités locales chargées de la planification;
- adopter des mesures visant à éviter les approches fragmentées afin d'assurer la continuité et la compatibilité des mesures de mobilité urbaine.

Pour sa part, la Commission devrait établir, en 2014, une plateforme européenne des plans de mobilité urbaine durable pour coordonner la coopération de l'UE en vue de créer un **guichet unique** et faire de l'actuel site web www.mobilityplans.eu un centre virtuel de connaissances et de compétences. Elle devrait

également aider, notamment par des instruments de financement, les autorités nationales, régionales et locales à élaborer et mettre en œuvre des plans de mobilité urbaine durable.

- **logistique urbaine** : dans ce secteur, les États membres et les autorités urbaines devraient instaurer un cadre (zones de livraison, réglementation en matière d'accès, répression, etc.) de façon à ce que les fournisseurs privés de services de logistique trouvent des avantages économiques à investir dans de nouvelles technologies et de nouvelles solutions. Ils devraient notamment créer des plateformes de coopération, d'échanges de données et d'informations, de formation, etc., pour tous les intervenants des chaînes de logistique urbaine.

La Commission devrait améliorer la diffusion et l'adoption des meilleures pratiques de logistique urbaine dès 2014 et rédiger des documents d'orientation fournissant une assistance pratique sur la manière d'améliorer les performances de la logistique urbaine, en élaborant, par exemple, des plans de livraison, en intégrant la logistique urbaine dans la régulation de l'accès, etc. (2014-2016). La Commission devrait également faciliter la passation de marchés publics pour les **véhicules propres** destinés à la logistique urbaine en revoyant le champ du portail «véhicules propres» (2015-2016).

- **tarification routière plus intelligente en milieu urbain** : pour rendre les centres urbains aussi accessibles que possibles, il convient de faire des choix concernant l'utilisation de l'espace urbain. Les zones de chargement et de déchargement, les couloirs d'autobus, les voitures, les places de stationnement, les aménagements piétonniers, les pistes cyclables et les parkings pour vélos se disputent les voiries urbaines, et les villes doivent gérer ces exigences contradictoires selon la situation et les priorités locales. Dans ce contexte, il est envisagé de procéder à un examen approfondi de l'efficacité et de l'impact des systèmes existants d'accès aux zones urbaines et d'instaurer un cadre permettant aux autorités locales chargées des transports d'élaborer, mettre en œuvre, et évaluer les systèmes de régulation de l'accès, y compris **la tarification routière urbaine**.

La Commission serait notamment chargée d'encourager les échanges avec les États membres et les experts concernant les réglementations en matière d'accès aux zones urbaines dans l'UE.

- **systèmes intelligents de transport urbain (STI)**: les STI contribuent à optimiser l'utilisation des infrastructures existantes par divers moyens, tels que la signalisation routière, les planificateurs d'itinéraire, la billetterie intelligente ou les systèmes coopératifs (y compris les systèmes de communication de véhicule à véhicule et de véhicule à infrastructure). Les États membres devraient dès lors d'utiliser des lignes directrices au moment de déployer les principales applications de STI dans leurs agglomérations et mettre au point des interfaces appropriées entre les réseaux de transport urbain et les réseaux de transport interurbain voisins.

La Commission devrait faciliter le déploiement **des systèmes de communication de véhicule à véhicule et de véhicule à infrastructure** dans les zones urbaines.

- **sécurité routière en milieu urbain** : chaque année, quelque 11.000 personnes sont victimes d'accidents de la route dans les zones urbaines de l'UE. La majorité des accidents mortels ou graves impliquant des usagers vulnérables (piétons et cyclistes) se produisent dans les zones urbaines. Les États membres sont donc appelés à aborder des questions telles que la sécurité de l'infrastructure urbaine, en particulier pour les usagers vulnérables, l'utilisation de la technologie moderne pour renforcer la sécurité routière en milieu urbain, l'application des règles de circulation et **l'éducation à la sécurité routière**. Ils sont également appelés à assurer la collecte de données relatives aux indicateurs de la sécurité routière au niveau le plus détaillé possible.

À l'horizon 2014-2015, la Commission devrait rassembler et diffuser des exemples de bonnes pratiques en matière de planification de la sécurité routière et analyser les mesures visant à réduire le nombre de traumatismes graves résultant d'accidents de la circulation dans les zones urbaines.

Renforcer le soutien de l'UE : plusieurs pistes sont envisagées. Depuis son lancement, il y a 10 ans, l'initiative CIVITAS de la Commission européenne est devenue un moteur de l'innovation en matière de mobilité urbaine et a fait des villes européennes des intervenants essentiels du processus d'innovation. Aujourd'hui, le réseau des villes CIVITAS compte plus de 200 villes membres et couvre presque tous les États membres. La Commission a donc l'intention de relancer une initiative **CIVITAS 2020** dans le cadre d'Horizon 2020. CIVITAS continuera à aider les partenariats locaux à mettre en œuvre et tester des **nouvelles approches** dans des conditions réelles sur des questions telles que la diminution des embouteillages urbains, la réduction de l'utilisation des véhicules fonctionnant avec des carburants traditionnels, la réduction des coûts du fret urbain, etc.

Lancé en 2012, le partenariat «**villes intelligentes**» devrait également se poursuivre en vue de faciliter les partenariats stratégiques entre l'industrie, les villes européennes et d'autres parties prenantes en vue d'élaborer les systèmes et infrastructures urbains de l'avenir. Cette initiative est destinée à promouvoir une coopération plus étroite entre transports, énergie et technologies de l'information et de la communication.

En outre, l'initiative européenne «**Véhicules verts**» relative au rendement énergétique des véhicules et aux systèmes de propulsion de substitution instaurera prochainement un cadre renforcé pour soutenir la conception de véhicules urbains sur rail et sur route propres, sûrs et peu énergivores.

En matière d'aide financière, la communication envisage de mobiliser les Fonds structurels notamment dans les régions les moins développées de l'Union ainsi que les Fonds d'investissement européens ([fonds ESI](#)) pour réaliser les principaux objectifs stratégiques dans le domaine des transports pour la période 2014-2020. Le [mécanisme pour l'interconnexion en Europe](#) serait également mobilisé.

La Commission intensifiera enfin ses efforts afin de soutenir les stratégies en matière de mobilité urbaine durable dans les régions en voie de développement. Des efforts accrus seront également faits pour mettre à profit les partenariats existants de l'UE avec des pays et régions partenaires clés (avec les pays de la zone euro-méditerranéenne, le Brésil, Singapour ou la Chine, par exemple).