

Stratégie thématique pour l'environnement urbain

2006/2061(INI) - 11/01/2006 - Document annexé à la procédure

FICHE D'IMPACT DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

Pour connaître le contexte de cette problématique, se reporter au résumé du document de base de la Commission COM (2005)0718 du 11 janvier 2006 : communication sur une stratégie thématique pour l'environnement urbain.

1- OPTIONS POLITIQUES ET IMPACTS : la Commission a examiné 2 options politiques possibles :

1.1- Option 1 - Pas de stratégie thématique pour l'environnement urbain : on a procédé à une première analyse des défis à relever en milieu urbain et à leur évolution probable en l'absence de stratégie thématique pour l'environnement urbain. Ce faisant, on a pris en compte les impacts des politiques existantes et des nouvelles initiatives telles que celles prévues par d'autres stratégies thématiques.

1.2- Option 2 - Scénario en faveur d'une stratégie thématique : généralisation des bonnes pratiques dans le cadre d'une approche intégrée pour la gestion de l'environnement urbain : la stratégie thématique reposerait sur un certain nombre d'initiatives visant à aider les États membres et les autorités locales à adopter des approches intégrées en matière de gestion de l'environnement urbain et à contribuer ainsi à l'amélioration des performances environnementales en milieu urbain.

CONCLUSION: Selon l'analyse d'impact, l'approche la plus judicieuse est celle qui promeut **l'adoption des techniques connues et expérimentées**. Il s'agirait de faciliter les échanges de meilleures pratiques et d'expérience entre les villes, d'inviter les États membres à exploiter les possibilités offertes au niveau de l'UE et de soutenir les autorités locales dans la réalisation de projets et activités spécifiques. Les initiatives proposées seraient élaborées de manière à répondre de manière flexible à la diversité des agglomérations en Europe.

IMPACT

Environnemental:

- La planification environnementale permettrait d'optimiser le fonctionnement administratif (décisions pour lesquelles des impacts environnementaux importants peuvent être évités) et contribuerait à améliorer le recyclage des déchets et à promouvoir un comportement d'acheteur respectueux de la situation environnementale, l'aménagement d'espaces verts et la conservation de la nature. Généralement, on estime que les bénéfices en termes de réduction de la pollution atmosphérique et du bruit sont moindres.
- Les impacts des plans de transports durables diffèrent en fonction de plusieurs facteurs : la gestion des transports peut générer des effets positifs importants en termes de sécurité et d'accessibilité. L'introduction de plans de transports contribuera en outre à la réduction de la pollution atmosphérique, mais aussi de manière plus globale à l'amélioration de la situation environnementale.
- Si les mesures proposées dans le cadre de la stratégie thématique étaient rendues obligatoires (ex. : par des directives), les techniques de gestion intégrée seraient davantage utilisées. En effet, toutes les villes importantes d'Europe qui ne disposent pas de plans de gestion environnementale, de plans

de transports durables, ni de système de gestion devraient alors adopter de tels plans et systèmes. Ainsi, entre 109 et 378 nouveaux plans de gestion environnementale seraient adoptés, ainsi qu'entre 205 et 297 plans de transports durables et entre 310 et 408 nouveaux systèmes de gestion.

Économique:

- Les mesures volontaires du scénario en faveur d'une stratégie thématique ne génèrent pas de coûts supplémentaires. Globalement, les coûts qui pourraient être encourus si une autorité décidait de mettre en œuvre ce processus sont raisonnables. De plus, une amélioration de la gestion peut aboutir à une meilleure utilisation des ressources existantes. Dans ce cas, l'augmentation des coûts serait marginale. Rendues plus attrayantes, les grandes agglomérations verront leur potentiel de croissance et de création d'emplois renforcé. Bien qu'il ne soit pas possible de le quantifier, cet impact est reconnu.
- Les mesures qui appellent à établir des plans de transports durables et des systèmes de gestion génèreraient des coûts pour les autorités publiques, mais pas de surcoûts directs pour les entreprises et pour l'industrie. En outre, certaines des mesures proposées par les plans peuvent occasionner une hausse des coûts pour les entreprises. Cependant, puisque ces obligations ne stipulent pas quelles sont les mesures qui doivent être mises en œuvre par les plans, il n'est pas possible de rattacher ces coûts directement à la mise en place de ces obligations. L'objectif est d'influencer la façon dont les fonds existants et futurs sont distribués, plutôt que d'investir davantage dans de nouvelles mesures relatives à l'environnement urbain.

Social: les mesures relatives à l'orientation des plans et systèmes de gestion pourraient permettre la création d'emplois. D'après les consultations réalisées par la Commission:

- 40% des autorités locales employaient du personnel supplémentaire afin de pourvoir établir et mettre en œuvre le système de gestion environnementale ;
- 45% des autorités locales employaient du personnel supplémentaire afin de développer le plan de gestion environnementale ; et
- 55% des autorités locales employaient du personnel supplémentaire afin de développer un plan de transports durables.

Il se peut cependant que les pourcentages relatifs au plan de gestion environnementale et au plan de transports durables aient été surévalués. De nombreuses autorités locales ont fait appel à des experts externes lors de l'établissement de leurs plans et systèmes. Les mesures qui ont trait aux obligations sont davantage susceptibles de stimuler la création d'emplois.

Un des objectifs des plans de transports durables serait de faciliter l'accès aux commerces et aux services pour ceux qui ne disposent pas de moyens de transport privés. Il s'agirait d'un avantage « moindre ». Des améliorations en termes de renforcement de capacité énergétique et de la qualité de l'environnement urbain génèreront des impacts positifs, notamment pour les groupes les plus défavorisés.

Dans la mesure où la seconde option apportera des bénéfices supplémentaires par rapport aux politiques existantes (telles que les politiques relatives à la qualité de l'air et le bruit), elle aura également un impact positif sur la santé, même si cet impact ne peut être quantifié.

2- SUIVI : afin de contrôler la mise en œuvre de cette stratégie, des données sur l'aménagement urbain doivent pouvoir être consultées. La Commission, avec l'aide de l'AEE, et en coopération étroite avec les États membres, oeuvrera à l'amélioration des données européennes sur les questions relatives à l'environnement urbain, sans que les coûts pour les autorités nationales, régionales ou locales n'augmentent, et ce afin d'évaluer dans le temps la performance environnementale des zones urbaines européennes. Cette action s'inscrira dans le cadre d'INSPIRE (Infrastructure pour les informations spatiales en Europe) et en liaison avec les initiatives GEO et GMES. La Commission réalisera un nouvel

audit urbain en 2006 et publiera la même année un rapport fondé sur des indicateurs décrivant les conditions de vie dans une série de villes de l'UE, pour les aspects économiques, sociaux et environnementaux.