Informations de base

2008/2041(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine **Subject** 3.20.08 Transport urbain 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile 3.70.20 Développement durable 4.70.04 Politique urbaine, villes, aménagement du territoire, urbanisme	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	RACK Reinhard (PPE-DE)	09/10/2007

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	PALECKIS Justas Vincas (PSE)	05/02/2008
ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
REGI Développement régional	OLBRYCHT Jan (PPE-DE)	17/07/2007

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Energie et transports	TAJANI Antonio

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
25/09/2007	Publication du document de base non-législatif	COM(2007)0551	Résumé
21/02/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission		

29/05/2008	Vote en commission		Résumé
12/06/2008	Dépôt du rapport de la commission	A6-0252/2008	
08/07/2008	Débat en plénière		
09/07/2008	Décision du Parlement	T6-0356/2008	Résumé
09/07/2008	Résultat du vote au parlement		
09/07/2008	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2008/2041(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Initiative stratégique
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/6/57615

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE402.655	27/02/2008	
Avis de la commission	ENVI	PE400.628	08/04/2008	
Avis de la commission	REGI	PE402.521	10/04/2008	
Amendements déposés en commission		PE404.570	18/04/2008	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A6-0252/2008	12/06/2008	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T6-0356/2008	09/07/2008	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base non législatif	COM(2007)0551	25/09/2007	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2007)1209	25/09/2007	

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?

Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine

2008/2041(INI) - 09/07/2008 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 558 voix pour, 100 voix contre et 33 abstentions, une résolution sur une nouvelle culture de la mobilité urbaine, en réponse au Livre vert de la Commission sur le même sujet.

Le rapport d'initiative avait été déposé en vue de son examen en séance plénière par M.Reinhard **RACK** (PPE-DE, AT), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Rôle de l'Union : tout en reconnaissant le principe selon lequel les autorités locales sont libres d'adopter leur propre politique de mobilité, le Parlement considère que l'UE devrait concevoir une stratégie générale de la mobilité urbaine, débouchant sur une réduction de l'utilisation, importante, des voitures particulières, et promouvoir un transfert au profit de modes de transport durables pour contribuer au respect des engagements de l'UE en matière de protection de l'environnement et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les députés estiment qu'une action au niveau européen est nécessaire dans les domaines suivants et préconisent entre autres:

- le développement d'une approche globale européenne intégrée à l'égard de la mobilité urbaine qui servira de cadre de référence commun pour les acteurs européens, nationaux, régionaux et locaux (municipalités, citoyens, entreprises et acteurs industriels);
- la collecte et la diffusion de données fiables et comparables sur tous les aspects de la mobilité urbaine, du transport urbain et périurbain, tenant compte de l'évolution démographique, de la croissance économique, et du changement climatique ;
- une évaluation de la mise en œuvre et de l'application par les États membres de la législation européenne concernant le transport urbain, en particulier les transports publics de passagers ;
- l'établissement d'une liste des initiatives locales visant à résoudre un certain nombre de problèmes mis en lumière par le Livre vert (par exemple péages, zones vertes, sécurité des transports en commun, protection des cyclistes, etc.);
- la mise en place d'une « plate-forme européenne de la mobilité urbaine » ou de toute autre forum rassemblant toutes les données, bonnes pratiques et informations sur la mobilité urbaine, de façon compréhensible ;
- une évaluation des coûts externes des différents modes de transport, ainsi que l'examen de la possibilité de les internaliser.

Législation : le Parlement juge nécessaire que l'Union tienne compte des besoins spécifiques du transport urbain dans tous les secteurs politiques où elle dispose de compétences législatives (par exemple, la politique budgétaire, la politique de l'environnement, la politique sociale et du marché du travail, la politique de la concurrence, la politique industrielle, la politique régionale et de cohésion, la politique des transports et de sécurité routière et la politique de l'énergie).

Normalisation et harmonisation : les députés demandent l'adoption de réglementations et/ou de lignes directrices communautaires spécifiques, en particulier en ce qui concerne: i) la conception et la réalisation de zones vertes et l'imposition de péages; ii) les exigences techniques et organisationnelles sur le plan de l'interopérabilité des différents modes de transport, aussi bien de passagers que de marchandises ; iii) la mobilité des moins valides, des personnes âgées, des personnes accompagnées de jeunes enfants et des personnes les plus modestes ; iv) l'amélioration de la sécurité routière ; v) l'accessibilité et l'interopérabilité des technologies propres aux systèmes de transport intelligents (STI) en vue d'applications au niveau de l'UE.

Diffusion et échange des bonnes pratiques : la résolution appelle à promouvoir l'échange de bonnes pratiques, en particulier en ce qui concerne: i) des conceptions souples de l'utilisation du réseau routier ; ii) le recours au transport multimodal (route, rail, voie navigable) ; iii) un système de billetterie et de facturation intégré qui simplifie l'accès à différents modes de transport ; iv) des solutions novatrices pour un transport efficace des marchandises, notamment en ce qui concerne la distribution locale des marchandises dans les villes; v) des lignes directrices pour une passation des marchés publics prenant en compte la dimension de l'environnement ; vi) une amélioration de la propreté des transports en commun locaux ; vii) la promotion d'une chaîne de la mobilité durable: marche - bicyclette - auto-partage - covoiturage - taxi collectif - mobilité publique ; viii) une meilleure organisation du transport courte distance ; ix) l'introduction de systèmes d'aide au stationnement ; x) des mesures visant à promouvoir la mobilité virtuelle (ex : enseignement à distance, banque en ligne, téléachat, vidéoconférence).

Financement : constatant que l'UE peut jouer un rôle important dans le financement de mesures concernant le transport urbain de passagers et de marchandises (par exemple grâce au recours aux Fonds structurels et de cohésion), les députés demandent à la Commission d'assumer ses responsabilités dans ce domaine. La Commission est invitée à concevoir des instruments spécifiques fondés sur l'économie de marché, de nature à créer un cadre équilibré permettant une mobilité durable dans les centres urbains. Dans le contexte de la prochaine révision du budget de l'UE, les députés souhaitent que le financement de projets sur la base de crédits de l'UE soit désormais davantage subordonné à des conditions et obligations

concernant le transport durable et la protection de l'environnement. La Commission est invitée à œuvrer, seule ou avec la Banque européenne d'investissement, par exemple, à l'examen des possibilités actuelles et futures de financement du transport urbain.

Responsabilité individuelle : les députés considèrent qu'il est nécessaire d'inciter les citoyens à évaluer de façon critique leur comportement d'usagers de la route et, si possible, à participer activement à des forums, organisés au niveau local, sur la mobilité urbaine. Ils demandent aux autorités européennes, nationales, régionales et locales d'organiser des campagnes de sensibilisation et d'information, notamment en direction des jeunes, visant à susciter une prise de conscience des citoyens concernant leur comportement à l'égard de la circulation. Soulignant le succès croissant de la « journée sans voiture », organisée dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité, les députés invitent la Commission et les États membres à continuer d'encourager cette initiative et à œuvrer à sa large adoption.