

Informations de base	
2014/2242(INI)	Procédure terminée
INI - Procédure d'initiative	
Mobilité urbaine durable	
Subject 3.20.08 Transport urbain	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond		Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	DELLI Karima (Verts/ALE)	26/11/2014
		Rapporteur(e) fictif/fictive VIRKKUNEN Henna (PPE) ANDERSON Lucy (S&D) TOŠENOVSKÝ Evžen (ECR) VAN MILTENBURG Matthijs (ALDE) KYLÖNEN Merja (GUE/NGL) PAKSAS Rolandas (EFDD)	
	Commission pour avis		Date de nomination
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	EVI Eleonora (EFDD)	06/01/2015
	ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	REGI Développement régional	VALCÁRCEL SISO Ramón Luis (PPE)	26/02/2015
	DG de la Commission		Commissaire
	Mobilité et transports	BULC Violeta	

Événements clés

Date	Événement	Référence	Résumé
17/12/2013	Publication du document de base non-législatif	COM(2013)0913 	Résumé
15/01/2015	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
10/11/2015	Vote en commission		
13/11/2015	Dépôt du rapport de la commission	A8-0319/2015	Résumé
02/12/2015	Décision du Parlement	T8-0423/2015	Résumé
02/12/2015	Résultat du vote au parlement		
02/12/2015	Débat en plénière		
02/12/2015	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques

Référence de la procédure	2014/2242(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/8/02299

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE554.953	04/05/2015	
Amendements déposés en commission		PE560.621	09/06/2015	
Amendements déposés en commission		PE560.632	09/06/2015	
Avis de la commission	ENVI	PE554.824	18/06/2015	
Avis de la commission	REGI	PE554.818	22/06/2015	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A8-0319/2015	13/11/2015	Résumé
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T8-0423/2015	02/12/2015	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de la Commission (COM)	COM(2013)0913 	17/12/2013	Résumé

Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2016)115	05/04/2016	
Parlements nationaux				
Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	DE_BUNDES RAT	COM(2013)0913	24/03/2014	
Contribution	AT_BUNDES RAT	COM(2013)0913	31/03/2014	

Mobilité urbaine durable

2014/2242(INI) - 13/11/2015 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative de Karima DELLI (Verts/ALE, FR) sur la mobilité urbaine durable, en réponse à la communication de la Commission sur le même sujet.

Selon les estimations, près de **82% des citoyens de l'Union vivront dans des zones urbaines d'ici à 2050**. La forte hausse attendue de la population urbaine pose aux centres urbains des problèmes de société, de qualité de vie et de développement durable, qui nécessiteront des mesures de planification globale.

Dans ce contexte, le rapport a formulé les recommandations suivantes :

Restituer l'espace et les infrastructures aux citoyens et améliorer l'accessibilité : à cet égard, les députés ont encouragé les autorités des États membres et les villes à :

- **élaborer des plans de mobilité urbaine durable** accordant la priorité aux modes de transport à faibles émissions, les véhicules fonctionnant avec des **carburants de substitution** et le recours à des **systèmes de transport intelligents**. Ces plans de mobilité devraient prendre en compte les besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite;
- développer une **politique en matière de stationnement** (places de stationnement, utilisation de systèmes de stationnement intelligent, tarification adaptée), qui puisse s'inscrire dans une politique urbaine intégrée ;
- prendre des **mesures pour réduire le bruit** lié à la circulation dans les villes.

Les députés ont jugé indispensable **d'informer les citoyens, les commerçants, les transporteurs de fret** et toute autre partie prenante des projets de mobilité urbaine et de les y associer pour que la prise de décision soit transparente. Les informations devraient être publiques et aisément accessibles. De plus, la **coopération entre les acteurs concernés et les villes au niveau européen** devrait être encouragée, afin de partager les solutions de mobilité durable.

Compte tenu de la nécessité de réduire l'incidence négative sur l'environnement de la dépendance à l'égard du pétrole dans le système de transports de l'Union, **les Fonds européens structurels et d'investissement** devraient être utilisés systématiquement pour élaborer et appliquer des plans de mobilité urbaine durable exhaustifs et intégrés.

Améliorer l'environnement, la qualité de vie et la santé : le rapport a encouragé les autorités compétentes à prendre des mesures préventives, conformément aux principes de précaution, pour **améliorer la qualité de l'air dans les villes** et garantir que les concentrations en substances polluantes soient inférieures aux niveaux fixés par les lignes directrices de l'OMS; il a appuyé à cette fin la mise en place, au niveau local, de zones à faibles émissions.

Soulignant la nécessité d'une **approche globale de la pollution atmosphérique dans les villes** européennes, les députés ont invité la Commission à présenter des mesures permettant aux États membres de se conformer à la directive sur la qualité de l'air ambiant (2008/50/CE), notamment :

- en fixant des **plafonds efficaces et ambitieux pour les émissions à l'horizon 2025 et 2030** en vertu de la directive fixant des plafonds d'émission nationaux,
- en fixant des normes ambitieuses de performance des véhicules en matière d'émissions pour 2025 et 2030 dans le cadre d'une révision du **règlement (CE) n° 443/2009** relatif aux émissions de dioxyde de carbone des voitures particulières, et
- en établissant un calendrier clair de mise en œuvre des essais mesurant les émissions en **conditions de conduite réelles** pour les voitures particulières.

La Commission est invitée à examiner l'impact sur la société de nouvelles formes de mobilité fondées sur le modèle de **l'économie partagée, notamment le covoiturage**.

Au niveau national, les États membres devraient développer le concept de «**ville partageable**» sur les questions de mobilité et de transports. Ces derniers sont invités à :

- promouvoir les **transports publics** en vue de doubler leur utilisation d'ici à 2030;

- soutenir le développement de formes innovantes de mobilité et
- favoriser le **transport non motorisé**, y compris en fixant des objectifs ambitieux pour les taux d'utilisation du vélo d'ici à 2030 et en améliorant les conditions pour la marche et le cyclisme.

Économies d'énergie et protection du climat : les députés ont estimé que l'efficacité énergétique et l'utilisation des sources d'énergie à faibles émissions et des sources d'énergie renouvelables étaient essentielles pour parvenir à une mobilité urbaine durable.

Les États membres ont été invités à appuyer les objectifs du livre blanc sur les transports, à savoir **réduire de moitié les voitures à carburants traditionnels dans le transport urbain d'ici à 2030 et les supprimer des villes à l'horizon 2050**.

Politique de recherche axée sur la mobilité intelligente : la Commission devrait donner la priorité au développement d'applications innovantes et de nouvelles technologies et contribuer ainsi à la création de **plateformes pour les services de mobilité**. Les députés soutiennent les priorités du programme Horizon 2020 en ce qui concerne les défis de société que représentent le transport intelligent, vert et intégré et la mobilité urbaine, ainsi que le développement d'initiatives de **«mobilité à la demande»** en Europe.

La Commission est invitée à élaborer des politiques visant à encourager le **secteur du transport de marchandises** à «verdir» ses flottes de véhicules et les autorités locales à prévoir des aides et/ou des incitations pour que le transport urbain de marchandises s'inscrive dans une perspective plus durable.

En ce qui concerne la **gestion de la sécurité**, les États membres et les autorités locales sont invités à utiliser toutes les solutions modernes, y compris la gestion avancée et intelligente de la circulation routière, pour que tous les usagers de la route, y compris **les piétons**, soient en sécurité; les villes européennes devraient échanger leurs meilleures pratiques dans ce domaine.

Réduire les coûts externes au minimum et améliorer la qualité des investissements : le rapport a souligné que les analyses coûts-bénéfices des investissements devraient viser à maximiser les avantages externes pour la société et à réduire au minimum les coûts externes qui découlent par exemple du changement climatique, des accidents, des problèmes de santé, de la pollution sonore, de la pollution de l'air et de l'utilisation des espaces.

Les députés ont rappelé le principe de l'utilisation des recettes en ce qui concerne les péages routiers et plaidé pour qu'une part des **recettes tirées de l'utilisation des infrastructures routières** (péages routiers et/ou eurovignette) soit allouée à l'amélioration durable de la mobilité urbaine. Ils ont insisté sur la nécessité d'utiliser la nouvelle possibilité de financer des projets urbains par l'intermédiaire du [mécanisme pour l'interconnexion en Europe](#) (MIE) dans le cadre des nœuds urbains.

Intégration des réseaux de systèmes de mobilité efficace et promotion de la coopération : les députés ont demandé aux États membres d'encourager la gouvernance à tous les niveaux afin de promouvoir la coopération entre les autorités régionales, nationales et européennes pour la définition des politiques qui ont une incidence manifeste sur les villes.

La Commission et les États membres ont été invités à : i) établir un **réseau consacré à la mobilité durable** rassemblant des bonnes pratiques en matière d'aménagement du territoire et d'utilisation de l'espace; ii) encourager les villes à participer au **partenariat d'innovation européen** pour les villes et communautés intelligentes; iii) organiser des campagnes de sensibilisation du public pour encourager une mobilité durable.

Mobilité urbaine durable

2014/2242(INI) - 02/12/2015 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement a approuvé par 483 voix, 32 contre et 37 abstentions, une résolution sur la mobilité urbaine durable, en réponse à la communication de la Commission sur le même sujet.

Selon les estimations, près de **82% des citoyens de l'Union vivront dans des zones urbaines d'ici à 2050**. La forte hausse attendue de la population urbaine pose aux centres urbains des problèmes de société, de qualité de vie et de développement durable, qui nécessiteront des mesures de planification globale.

Dans ce contexte, le Parlement a formulé les recommandations suivantes :

Restituer l'espace et les infrastructures aux citoyens et améliorer l'accessibilité : les députés ont souligné que **l'aménagement du territoire** était la phase la plus importante de la création de réseaux de transport bien organisés. Ils ont insisté sur l'importance des plans de mobilité urbaine durable pour parvenir aux objectifs de l'Union concernant les émissions de CO₂, la pollution sonore, la pollution de l'air et la réduction des accidents. La **sécurité** devrait toujours être considérée comme un élément fondamental de l'aménagement urbain durable.

La résolution a donc encouragé les autorités des États membres et les villes à :

- **élaborer des plans de mobilité urbaine durable** accordant la priorité aux modes de transport à faibles émissions, aux véhicules fonctionnant avec des **carburants de substitution** et au recours à des **systèmes de transport intelligents**, tout en prenant en compte les besoins spécifiques des **personnes à mobilité réduite**. La plateforme des plans de mobilité urbaine durable de la Commission devrait fortement soutenir les villes et régions dans la conception et la mise en œuvre de ces plans;
- développer une **politique en matière de stationnement** (places de stationnement, utilisation de systèmes de stationnement intelligent, tarification adaptée), qui puisse s'inscrire dans une politique urbaine intégrée ;
- prendre des **mesures pour réduire le bruit** lié à la circulation dans les villes.

Les députés ont jugé indispensable **d'informer les citoyens, les commerçants, les transporteurs de fret** et toute autre partie prenante des projets de mobilité urbaine et de les y associer pour que la prise de décision soit transparente. Les informations devraient être publiques et aisément accessibles. De plus, la **coopération entre les acteurs concernés et les villes au niveau européen** devrait être encouragée, afin de partager les solutions de mobilité durable.

Compte tenu de la nécessité de réduire l'incidence négative sur l'environnement de la dépendance à l'égard du pétrole dans le système de transports de l'Union, **les Fonds européens structurels et d'investissement** devraient être utilisés systématiquement pour élaborer et appliquer des plans de mobilité urbaine durable exhaustifs et intégrés.

Améliorer l'environnement, la qualité de vie et la santé : le Parlement a encouragé les autorités compétentes à prendre des mesures préventives, conformément aux principes de précaution, pour **améliorer la qualité de l'air dans les villes** et garantir que les concentrations en substances polluantes soient inférieures aux niveaux fixés par les lignes directrices de l'OMS; il a appuyé à cette fin la mise en place, au niveau local, de zones à faibles émissions.

Soulignant la nécessité d'une **approche globale de la pollution atmosphérique dans les villes** européennes, les députés ont invité la Commission à présenter des mesures permettant aux États membres de se conformer à la directive sur la qualité de l'air ambiant (2008/50/CE), notamment :

- en fixant des **plafonds efficaces et ambitieux pour les émissions à l'horizon 2025 et 2030** en vertu de la directive fixant des plafonds d'émission nationaux, et en assurant une meilleure coordination des mesures prises au titre de la directive fixant des plafonds d'émission nationaux et de la directive sur la qualité de l'air ambiant ;
- en fixant des normes ambitieuses de performance des véhicules en matière d'émissions pour 2025 et 2030 dans le cadre d'une révision du [règlement \(CE\) n° 443/2009](#) relatif aux émissions de dioxyde de carbone des voitures particulières, et
- en établissant un calendrier clair de mise en œuvre des essais mesurant les émissions en **conditions de conduite réelles** pour les voitures particulières.

La Commission est invitée à examiner l'impact sur la société de nouvelles formes de mobilité fondées sur le modèle de **l'économie partagée, notamment le covoiturage**.

Au niveau national, les États membres devraient développer le concept de «**ville partageable**» sur les questions de mobilité et de transports. Ces derniers ont été invités à :

- promouvoir les **transports publics** en vue de doubler leur utilisation d'ici à 2030;
- soutenir le développement de formes innovantes de mobilité et
- favoriser le **transport non motorisé**, y compris en fixant des objectifs ambitieux pour les taux d'utilisation du vélo d'ici à 2030 et en améliorant les conditions pour la marche et le cyclisme.

Les députés ont salué les initiatives nationales, régionales et locales visant à promouvoir et organiser des «dimanches sans voiture» ou une «journée européenne du cyclisme» pour améliorer la qualité de l'air dans les villes.

Économies d'énergie et protection du climat : le Parlement a estimé que l'efficacité énergétique et l'utilisation des sources d'énergie à faibles émissions et des sources d'énergie renouvelables étaient essentielles pour parvenir à une mobilité urbaine durable.

Afin de parvenir aux objectifs européens de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 60% d'ici à 2050, les États membres ont été invités à appuyer les objectifs du livre blanc sur les transports, à savoir **réduire de moitié les voitures à carburants traditionnels dans le transport urbain d'ici à 2030 et les supprimer des villes à l'horizon 2050**.

Politique de recherche axée sur la mobilité intelligente et sûre : à cet égard, le Parlement a invité la Commission et les États membres à :

- intensifier leurs efforts en ce qui concerne **les systèmes intelligents de transport**, y compris les innovations et la mise en œuvre dans les domaines des informations en temps réel sur les trajets, des véhicules hautement automatisés, des infrastructures intelligentes et des systèmes intelligents de signalisation routière ;
- placer la mobilité urbaine au cœur de la **stratégie numérique** ;
- donner la priorité au développement d'applications innovantes et de nouvelles technologies et contribuer ainsi à la création de **plateformes pour les services de mobilité**. Les députés ont soutenu les priorités du programme Horizon 2020 en ce qui concerne les défis de société que représentent le transport intelligent, vert et intégré et la mobilité urbaine, ainsi que le développement d'initiatives de «**mobilité à la demande**» en Europe ;
- revoir leur **gestion de la vitesse** à l'horizon 2020, en tenant compte des situations locales, afin de garantir la sécurité, notamment dans les zones résidentielles ainsi qu'aux abords des écoles;
- élaborer des politiques visant à **encourager le secteur du transport de marchandises à «vertir» ses flottes** de véhicules ;
- utiliser toutes les solutions modernes, y compris la gestion avancée et intelligente de la circulation routière, pour que tous les usagers de la route, y compris **les piétons**, soient en sécurité; les villes européennes devraient échanger leurs meilleures pratiques dans ce domaine.

Réduire les coûts externes au minimum et améliorer la qualité des investissements : le Parlement a souligné que les analyses coûts-bénéfices des investissements devraient viser à **maximiser les avantages externes pour la société et à réduire au minimum les coûts externes** qui découlent par exemple du changement climatique, des accidents, des problèmes de santé, de la pollution sonore, de la pollution de l'air et de l'utilisation des espaces.

Les députés ont rappelé le principe de l'utilisation des recettes en ce qui concerne les péages routiers et plaidé pour qu'une part des **recettes tirées de l'utilisation des infrastructures routières** (péages routiers et/ou eurovignette) soit allouée à l'amélioration durable de la mobilité urbaine. Ils ont insisté sur la nécessité d'utiliser la nouvelle possibilité de financer des projets urbains par l'intermédiaire du [mécanisme pour l'interconnexion en Europe](#) (MIE) dans le cadre des nœuds urbains.

Intégration des réseaux de systèmes de mobilité efficace et promotion de la coopération : le Parlement a demandé aux États membres d'encourager la gouvernance à tous les niveaux afin de promouvoir la coopération entre les autorités régionales, nationales et européennes pour la définition des politiques qui ont une incidence manifeste sur les villes.

La Commission et les États membres ont été invités à : i) établir un **réseau consacré à la mobilité durable** rassemblant des bonnes pratiques en matière d'aménagement du territoire et d'utilisation de l'espace; ii) encourager les villes à participer au **partenariat d'innovation européen** pour les villes et communautés intelligentes; iii) organiser des campagnes de sensibilisation du public pour encourager une mobilité durable.

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).