

UNION EUROPÉENNE



Comité des régions

COTER-IV-030

**21^e réunion de la commission
20 novembre 2009**

**DOCUMENT DE TRAVAIL
de la commission de la politique de cohésion territoriale
PLAN D'ACTION POUR LA MOBILITÉ URBAINE**

Rapporteur: **Sir Albert BORE**
Conseiller municipal de Birmingham (UK/PSE)

Ce document sera examiné lors de la réunion de la commission de la politique de cohésion territoriale qui se tiendra le **20 novembre 2009 de 11 h à 17 h 30.**

DOCUMENT TRANSMIS POUR TRADUCTION: le 23 octobre 2009

Texte de référence

Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Plan d'action pour la mobilité urbaine

COM(2009) 490 final

LE COMITÉ DES RÉGIONS

1. **Historique**

Le plan d'action sur la mobilité urbaine adopté par le Comité des régions¹ en avril 2009 en réponse au rapport d'initiative du Parlement européen sur un plan d'action sur la mobilité urbaine² comportait les affirmations suivantes:

* accueille favorablement les nombreuses initiatives lancées au niveau de l'UE en matière de politique urbaine et les importants fonds communautaires déjà octroyés à diverses initiatives urbaines et estime, par conséquent, qu'il est nécessaire de dépasser le livre vert et d'élargir encore la portée de la politique de mobilité urbaine;

* souligne l'importance de veiller à la mise en place de mécanismes de financement adéquats, ainsi que de dispositifs garantissant un partenariat efficace. C'est pourquoi le CdR préconise un modèle prévoyant la mise en œuvre de plans de mobilité urbaine dans le cadre d'accords public-public/public-privé à long terme ou d'accords de mobilité durables;

* demande à la Commission de définir un outil de financement permettant d'encourager les zones urbaines et métropolitaines à élaborer des plans pour la mobilité. Cet outil financier devrait être mis directement à la disposition des régions et des zones urbaines, sans passer par l'approbation des États membres. Les plans pour la mobilité urbaine devraient relever de la responsabilité des municipalités elles-mêmes;

* demande à la Commission européenne d'apporter également une valeur ajoutée au processus en finançant des mesures incitatives, des programmes d'attribution de récompenses et l'échange de bonnes pratiques. L'avis du CdR sur le livre vert évoquait un système inspiré du mécanisme paneuropéen de "drapeau bleu", accordé sur la base d'indicateurs spécifiques à des zones urbaines caractérisées par un faible niveau de pollution et de congestion du trafic.

Le 30 septembre 2009, la Commission a adopté un plan d'action pour la mobilité urbaine³ qui propose vingt mesures visant à encourager et aider les exécutifs locaux, régionaux et nationaux à atteindre leurs objectifs en matière de mobilité urbaine durable. Avec ce plan d'action, la Commission européenne présente pour la première fois un paquet global de soutien dans le domaine de la mobilité urbaine.

Il est loisible aux exécutifs locaux, régionaux et nationaux d'utiliser ce soutien ainsi que les instruments qui seront proposés. La Commission européenne estime qu'ils seront ainsi mieux équipés

1 CdR 417/2008

2 INI/2008/2217

3 COM(2009) 490

pour relever le défi de la mobilité urbaine durable, ce qui facilitera leur élaboration des politiques. En outre, les citoyens et les entreprises d'Europe en bénéficieront quotidiennement.

Ces mesures seront mises en place au cours des quatre années qui suivront l'adoption du plan d'action. La Commission européenne examinera la mise en œuvre du plan d'action au cours de l'année 2012 et déterminera s'il est nécessaire d'engager de nouvelles actions.

Ces mesures reflètent, pour la plupart, les points de vue exprimés par le Comité des régions, le Comité économique et social européen et le Parlement européen.

2. Observations sur le plan d'action pour la mobilité urbaine de la Commission européenne

2.1 Les arguments économiques et environnementaux en faveur d'un plan d'action

La Commission européenne indique que 72%⁴ de la population européenne vit dans des zones urbaines. Ce chiffre sera de 84% en 2050. Par ailleurs, environ 85% du PIB de l'UE est produit dans les villes, les zones urbaines sont confrontées au défi de faire en sorte que les transports soient durables sur le plan des compétences (congestion) et sur le plan environnemental (pollution atmosphérique, bruit).

Il y a lieu que le CdR reconnaisse cette situation en préconisant que les zones urbaines suivent, en promouvant un agenda de compétitivité et de croissance parallèlement à l'agenda en matière de changement climatique, une action efficace et coordonnée qui ait pour résultat des systèmes de transport durables et des mesures en faveur de la mobilité urbaine durable. Toutefois, dans la mesure où la majorité des transports de passagers et de marchandises ont au minimum des zones urbaines comme point de départ ou de destination, et traverse ces zones, il y aurait lieu de reconnaître que la congestion urbaine a également des effets néfastes sur les déplacements à l'intérieur des villes.

2.2 Rôles et responsabilités

Dans le plan d'action, la Commission européenne reconnaît que les responsabilités en matière de politiques de mobilité urbaine incombent en premier lieu aux autorités nationales, régionales et locales, mais affirme, avec raison, que les décisions adoptées dans ce domaine à l'échelon local ne sont pas prises isolément mais décidées dans le cadre des politiques et législations nationales, régionales et communautaires. La Commission européenne est donc d'avis qu'il y a beaucoup à gagner à agir en partenariat, tout en respectant pleinement le principe de subsidiarité et les différentes compétences et responsabilités de tous les échelons de gouvernance, et propose des actions concrètes à court et moyen termes qui vont être lancées d'ici à 2012.

Il convient que le Comité des régions salue cette affirmation de la Commission européenne.

⁴ Nations unies, Perspectives de l'urbanisation mondiale, la Révision 2007.

En arrivant à cette position, la Commission européenne adopte le point de vue selon lequel la politique de cohésion et d'autres politiques européennes doivent tenir compte des objectifs de mobilité urbaine, et que les politiques, les législations et les financements européens ont contribué au développement de l'agenda en matière de mobilité urbaine. Là aussi, le Comité des régions - au nom des acteurs locaux et régionaux - devrait reconnaître positivement cette position.

Le plan d'action pour la mobilité urbaine constitue une occasion pour définir un cadre communautaire visant à aider les pouvoirs locaux, régionaux et nationaux à prendre des mesures dans les zones urbaines où il s'avère nécessaire de développer des réseaux de transport durables et de mettre en place de nouvelles solutions technologiques, dans le respect des compétences et des responsabilités.

2.3 *Plans de mobilité urbaine durable*

Le plan d'action de la Commission européenne expose six thèmes découlant de la consultation relative au livre vert; chacun d'entre eux mérite quelques observations.

2.3.1 *Promouvoir les politiques intégrées*

Trois actions sont proposées, dont la plus importante est peut-être le soutien qui sera accordé aux collectivités locales dans la mise en place de plans de mobilité urbaine durable concernant le transport de marchandises et de personnes dans les zones urbaines et périurbaines. Cette action constituait une recommandation clé de l'avis du Comité des régions CdR 417/2008.

Toutefois, un ajout intéressant - et qui mérite d'être appuyé - est la proposition d'introduire également la question de la mobilité urbaine dans les plans d'action pour l'énergie durable qui seront préparés par les villes participant au Pacte des maires⁵, afin de favoriser une approche intégrée faisant le lien entre énergie et changement climatique d'une part, et problèmes de transport et de mobilité durables d'autre part.

La Commission européenne entend également mieux cerner les possibilités de financement pour faire avancer la mobilité urbaine durable et la politique régionale, y compris en donnant des conseils sur les règles en matière d'aide d'État et de marché public.

2.3.2 *Centrer l'action sur les citoyens*

Le document reconnaît que les droits des voyageurs, ainsi que la disponibilité d'informations sur la fiabilité, la sécurité, etc., sont nécessaires pour attirer les citoyens vers les services d'autobus, de tramway, de métro et vers les autres modes de transport public. La Commission entend définir, au niveau de l'UE, des meilleures pratiques et mettre en place une série d'engagements volontaires visant à renforcer les droits des utilisateurs des transports publics.

5

www.eumayors.eu

La Commission européenne entend travailler en collaboration avec les exploitants de transports publics et d'autres pour harmoniser les dispositions relatives à l'information des voyageurs, dans le but ultime de fournir aux utilisateurs un portail internet sur les trajets en transport public à l'échelon communautaire, comme le suggérait le Comité des régions dans son avis CdR 417/2008.

La proposition de la Commission de lancer une étude sur les réglementations opérationnelles concernant les zones vertes en Europe revêt une importance majeure; elle a pour objectif d'engendrer un échange de bonnes pratiques. Le Comité des régions avait accordé une grande importance à ce thème dans son avis 417/2008, dans lequel il appuyait la création d'un prix européen qui récompenserait chaque année les initiatives et les projets marquants et susceptibles d'être généralisées dans le domaine des transports, mais dans le cadre d'un système inspiré du mécanisme paneuropéen de "drapeau bleu", accordé à des zones caractérisées par un niveau de pollution bas et moins d'encombres.

La Commission européenne semble avoir accepté cette proposition, car elle propose d'optimiser le système existant d'attribution de label et de créer un label spécial visant à encourager l'adoption de plans de mobilité urbaine.

2.3.3 *Écologisation des transports urbains*

La Commission européenne estime qu'une action à l'échelon communautaire peut contribuer à renforcer les marchés des nouvelles technologies pour des véhicules propres et des combustibles de substitution. Elle propose donc de continuer à soutenir les projets de recherche et de démonstration financés au titre du septième programme-cadre de recherche et de développement technologique, en insistant particulièrement sur l'initiative européenne en faveur des voitures vertes⁶, axée sur les véhicules électriques et les infrastructures connexes en zone urbaine.

2.3.4 *Accroître les financements*

Le précédent avis du Comité des régions sur un plan d'action pour la mobilité urbaine comportait une recommandation spécifique: il soutenait la proposition de conditionner le financement et le cofinancement européens de projets de transport urbain à l'existence d'un plan intégré de mobilité urbaine qui renforce les efforts déployés par l'UE pour stimuler l'élaboration de ces plans. Le Comité des régions encourageait la création d'un instrument financier européen dans le cadre de la perspective financière 2014-2020 permettant un cofinancement des plans de mobilité urbaine, conditionné à l'existence d'accords de mobilité urbaine publics-publics/publics-privés bénéficiant de fonds provenant du secteur privé et de programmes locaux, régionaux et nationaux.

La Commission européenne appuie ce point de vue: elle reconnaît en effet dans son plan d'action que les fonds communautaires, notamment les instruments de la Banque européenne d'investissement, peuvent constituer une incitation forte et exercer un effet de levier sur les fonds privés, aidant ainsi les collectivités locales à mettre sur pied des formules innovantes de partenariat public-privé.

⁶ http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html

En outre, la Commission a reconnu qu'il y a lieu qu'elle poursuive son soutien financier à l'initiative CIVITAS une fois achevés les projets de la troisième génération qui ont débuté en 2008. Il y aurait peut-être lieu que le Comité des régions juge que le moment est venu de faire en sorte que CIVITAS aille au-delà des projets de démonstration, et de diriger l'échange de bonnes pratiques vers l'impératif politique que constitue l'adoption de plans de mobilité urbaine et leur mise en œuvre.

2.3.5 *Partager l'expérience et les connaissances*

La Commission européenne a l'intention de lancer une étude sur la manière d'améliorer la collecte de données en matière de transport et de mobilité en zone urbaine, et de mettre en place une plateforme virtuelle permettant de partager des informations, des données et des statistiques, de suivre les évolutions et de faciliter l'échange de meilleures pratiques. Cette action a d'ores et déjà reçu un accueil positif de la part du Comité des régions.

2.3.6 *Optimiser la mobilité urbaine*

La Commission tient à faciliter le transfert vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement et une logistique plus efficace pour le transport de marchandises et, pour répondre à ces préoccupations, entend organiser en 2010 une conférence sur le transport urbain de marchandises. Il y a lieu de saluer cette initiative. Le Comité des régions souhaiterait participer à cette conférence et devrait inviter expressément à ce que l'accent soit plus nettement mis sur la promotion d'un transfert vers des modes de transport plus durables, car il s'agit d'une évolution essentielle du point de vue de la réduction de la pollution et des encombrements dans les zones urbaines.

La Commission envisage aussi d'offrir une assistance sur l'application de systèmes de transport intelligents afin, par exemple, de se pencher sur la billetterie et les paiements électroniques, la gestion du trafic, les informations aux voyageurs, etc.; elle a également l'intention de lancer une étude sur l'interopérabilité des systèmes de billetterie et de paiement, y compris l'utilisation de cartes à puce.

3. **Perspectives**

La Commission européenne entend développer ce plan d'action. En réaction, le Comité des régions devrait soutenir activement la Commission en mobilisant les collectivités territoriales en appui au plan d'action.

Des questions ont-elles été soulevées dans le livre vert ou dans l'avis d'initiative du Parlement européen? D'autres points figurant dans le plan d'action demandent-ils à être traités de manière plus approfondie? Si c'est le cas, la réponse du Comité des régions au plan d'action de la Commission nous donne l'occasion d'inclure ces dimensions supplémentaires dans l'avis qui passera en commission COTER en février.