

**PLAN D'ACTION POUR LA MOBILITE URBAINE  
COM (2009) 490 FINAL**

**Projet d'observations :**

Plan d'action pour la mobilité urbaine (COM (2009) 490 final)

\*

La commission des affaires européennes du Sénat :

- considère que dès lors que l'action sur la mobilité urbaine et le transport urbain est avant tout une compétence nationale, régionale ou locale, la Commission doit concentrer son action sur l'impulsion des actions et le partage d'expérience, en évitant de se poser en prestataire de service ;
- estime que la création d'« *un observatoire de la mobilité urbaine* » ne paraît pas s'imposer et est contraire au principe de proportionnalité.

**Exposé des motifs :**

Ce plan d'action fait suite au Livre vert sur la mobilité urbaine examinée par notre commission des affaires européennes le 27 novembre 2007. Ce plan part du constat que « *les villes ont besoin de systèmes de transports efficaces (et) respectueux de l'environnement* ». Sans nier que la responsabilité des transports urbains « *incombe en premier lieu aux autorités nationales, régionales et locales* », la commission propose d'« *inciter à une planification stratégique des transports* », de favoriser les partages d'expériences locales, de lancer des campagnes médias sur la mobilité urbaine et même d'octroyer des financements via les fonds structurels, le programme de recherche, et la Banque européenne d'investissement.

La Commission décline ce plan d'action en sept thèmes, dont le principal est « l'écologisation des transports », et en 20 actions.

Ni le but ni le cadre général de ce « plan d'action » ne peuvent être contestés, même si la Commission n'évite pas de nombreux lieux communs. L'échange d'expériences locales paraît en effet constituer un bon moyen de diffusion, comme en témoigne le nombre de délégations étrangères

venues s'informer du fonctionnement du système parisien ou lyonnais de vélos en libre-service.

En revanche, on peut s'interroger du bien-fondé de la proposition quand la Commission cesse d'être un intermédiaire et un facilitateur pour se positionner en prestataire de services. La Commission se propose en effet de « *fournir une assistance sur la manière d'optimiser la logistique urbaine* » – action 19 – ou « *d'offrir une assistance sur les applications des systèmes de transport intelligents, sur la billetterie et les paiements électroniques* » – action 20. Elle envisage également la création d'un « *observatoire de la mobilité urbaine* » en complément du lancement médiatisé d'une « *semaine européenne de la mobilité* ». Mais qui se souvient par exemple que cette « *semaine européenne* » s'est déroulée du 16 au 22 septembre 2009 ? Avec quels résultats ? L'initiative européenne est-elle le bon niveau ? Si l'on écarte les agences de publicité des vingt sept États membres, certainement très satisfaites de ces opérations, quel est le bilan coût efficacité de ces actions ? En d'autres termes, est-ce bien utile de déployer tant d'efforts pour un résultat aussi modeste ?

Il ne semble pas, au total, qu'il y ait une « *valeur ajoutée européenne* » suffisante pour justifier ce plan d'action tel qu'il est conçu.