

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 30.9.2009
COM(2009) 490 final

**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

{SEC(2009) 1211}
{SEC(2009) 1212}

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

1. Introduction

En 2007, 72%¹ de la population européenne vivait dans des zones urbaines qui sont très propices à la croissance et à l'emploi. Les villes ont besoin de systèmes de transport efficaces, pour soutenir leur économie et contribuer au bien être de leurs habitants. Environ 85% du PIB de l'UE est réalisé dans les villes. Aujourd'hui, se doter d'un système de transport respectueux de l'environnement (émissions de CO₂, pollution atmosphérique, bruit) et compétitif (encombrement) tout en prenant en considération les préoccupations sociales est une des principales difficultés auxquelles les agglomérations sont confrontées. Cela va de la nécessité de répondre aux problèmes de santé et à l'évolution démographique à la prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite, des familles et des enfants, en passant par le renforcement de la cohésion économique et sociale.

La mobilité urbaine est un sujet qui préoccupe de plus en plus les citoyens. Dans l'UE, neuf citoyens sur dix estiment qu'il faudrait améliorer les conditions de circulation dans leur région². Les choix de modes de déplacement que font les gens ont une incidence sur le futur développement urbain, ainsi que sur le bien être économique des citoyens et des entreprises. Relever ces défis sera essentiel également pour la réussite de la stratégie globale de l'UE visant à lutter contre le changement climatique, à atteindre l'objectif «20-20-20»³ et à promouvoir la cohésion.

La mobilité urbaine est aussi un aspect incontournable du transport à longue distance. Dans la grande majorité des cas, qu'il s'agisse de transport de passagers ou de marchandises, les opérations de transport commencent et se terminent en zone urbaine et intègrent plusieurs agglomérations sur leur trajet. Les zones urbaines devraient offrir des points d'interconnexion performants pour le réseau transeuropéen de transport de marchandises et de passagers, ainsi que des solutions efficaces pour le «dernier kilomètre». Elles sont vitales pour la compétitivité et la viabilité du futur système de transport européen.

Dans sa récente communication sur un avenir durable pour les transports⁴, la Commission mentionne l'urbanisation et ses incidences sur le transport comme l'une des principales difficultés pour accroître la viabilité du système de transport. Outre des mesures efficaces et coordonnées pour relever le défi de la mobilité urbaine, elle préconise d'instaurer un cadre au niveau européen pour faciliter l'adoption de mesures par les autorités locales.

Les responsabilités en matière de politiques de mobilité urbaine incombent en premier lieu aux autorités nationales, régionales et locales. Néanmoins, les décisions adoptées dans ce

¹ Nations unies, Perspectives de l'urbanisation mondiale: révision de 2007.

² Attitudes sur les question relatives à la politique communautaire des transports. Flash Eurobaromètre n° 206b, juillet 2007.

³ Conclusions de la présidence du Conseil européen de Bruxelles (8/9 mars 2007).

⁴ COM(2009) 279.

domaine à l'échelon local ne sont pas prises isolément mais décidées dans le cadre des politiques et législations nationales, régionales et communautaires. C'est pourquoi, selon la Commission, il y a beaucoup à gagner à travailler ensemble, dans le but de soutenir les actions locales, régionales et nationales et d'agir en partenariat, tout en respectant pleinement les différentes compétences et responsabilités de toutes les parties concernées.

La consultation et le débat qui ont suivi la publication du livre vert sur la mobilité urbaine⁵ ont confirmé et précisé la valeur ajoutée de l'action à l'échelon de l'UE⁶. Le présent plan d'action s'appuie sur les suggestions formulées par les parties prenantes, les particuliers – sur initiative individuelle ou dans le cadre d'associations représentatives – et les institutions européennes.

Le Parlement européen a adopté une résolution sur le Livre vert du 9 juillet 2008⁷ et a présenté un rapport établi sur sa propre initiative sur un plan d'action sur la mobilité urbaine le 23 avril 2009⁸. Le Comité économique et social européen et le Comité des régions ont adopté leur avis sur le livre vert respectivement le 29 mai 2008⁹ et le 9 avril 2008¹⁰. Le Comité des régions a adopté un avis sur le rapport du Parlement européen le 21 avril 2009¹¹. Le Conseil a également débattu cette question¹².

Le présent plan d'action, qui s'appuie sur les résultats de la consultation qui a suivi la présentation du Livre vert, définit un cadre cohérent pour des initiatives communautaires dans le domaine de la mobilité urbaine, tout en respectant le principe de subsidiarité. À cette fin, il favorisera et stimulera la mise en place de politiques de mobilité urbaine contribuant à la réalisation des objectifs généraux de l'UE, notamment en encourageant l'échange de meilleures pratiques et l'apport de fonds. La Commission sait parfaitement bien que les zones urbaines de tous les pays de l'UE peuvent être confrontées à des défis différents en fonction de leur localisation géographique, de leur taille et de leur richesse relative. Le but n'est pas d'imposer des solutions universelles ni des solutions venant d'en haut.

Le plan d'action propose des actions concrètes à court et moyen termes sur des aspects particuliers de la mobilité urbaine, selon une approche intégrée, qui vont être lancées de manière progressive d'ici à 2012. La Commission propose aux autorités locales, régionales et nationales de travailler en partenariats sur la base d'un engagement volontaire de coopérer dans des domaines d'intérêt mutuel spécifiques. Elle invite toutes les autres parties concernées dans les États membres, particuliers et entreprises, à collaborer étroitement, en prêtant une attention particulière aux besoins de mobilité de catégories vulnérables telles que les personnes âgées, les personnes à faibles revenus et les handicapés, dont la mobilité est réduite en raison d'une incapacité ou d'une déficience physique, intellectuelle ou sensorielle ou de l'âge.

2. Quel rôle l'UE doit-elle jouer?

⁵ COM(2007) 551.

⁶ Un résumé des résultats de la consultation peut être consulté à l'adresse suivante:
http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/green_paper/green_paper_en.htm.

⁷ INI/2008/2041.

⁸ INI/2008/2217.

⁹ TEN/320 - CESE 982/2008.

¹⁰ CdR 236/2007.

¹¹ CdR 417/2008.

¹² http://www.ue2008.fr/PFUE/site/PFUE/lang/en/reunion_informelle_des_ministres_des_transports.html.

Les systèmes de transport urbain font partie intégrante du système de transport européen et, en tant que tels, sont une composante à part entière de la politique commune des transports en vertu des articles 70 à 80 du traité CE. En outre, il n'est pas possible de mettre en œuvre certaines politiques communautaires (politiques en matière de cohésion, d'environnement et de santé, etc.) sans tenir compte des spécificités urbaines, notamment de la mobilité urbaine.

Ces dernières années ont vu se développer une politique et une législation communautaires dans le domaine de la mobilité urbaine. Des financements importants ont été apportés par les Fonds structurels et le Fonds de cohésion. Les initiatives communautaires, qui bénéficient souvent d'un soutien au titre des programmes-cadres de recherche et de développement technologique, ont contribué au développement de multiples approches innovantes. Leur diffusion et leur reproduction dans toute l'UE peuvent donner aux autorités la possibilité d'agir davantage, mieux et à moindre coût.

Il est devenu de plus en plus difficile de mettre en place des systèmes de transport efficaces dans les zones urbaines, qui vont en s'étendant et sont saturées. Les autorités publiques ont un rôle essentiel à jouer dans la planification, le financement et la réglementation. L'UE peut inciter les autorités locales, régionales et nationales à adopter les politiques intégrées à long terme qui sont indispensables dans des environnements complexes.

L'UE peut aussi aider les autorités à trouver des solutions interopérables et faciliter ainsi le fonctionnement du marché intérieur. La compatibilité des règles, des systèmes et des technologies facilite leur mise en œuvre et le contrôle de leur application. L'adoption de normes pour l'ensemble du marché unique permet une production accrue, ce qui diminue les prix pour le consommateur.

Les zones urbaines servent de laboratoires pour tester les innovations technologiques et organisationnelles, les changements dans les schémas de mobilité et les nouvelles solutions de financement. Il est dans l'intérêt de l'UE de partager les solutions innovantes apportées par les politiques locales au profit des opérateurs de transport aussi bien que des citoyens et de garantir l'efficacité du système européen de transport au moyen d'une intégration, d'une interopérabilité et d'une interconnexion effectives. Dans ces conditions, l'industrie a un rôle majeur à jouer pour apporter une réponse aux défis futurs.

Enfin, la mobilité urbaine durable prend une importance croissante dans les relations avec nos voisins et dans notre société mondialisée de plus en plus concentrée dans les agglomérations. La réussite des actions définies dans le présent plan peut aider toutes les parties concernées et les entreprises dans l'UE à façonner pour l'avenir une société mondialisée principalement axée sur les besoins des personnes, leur assurant harmonie et qualité de vie, dans des conditions durables.

3. Un programme d'actions à l'appui de la mobilité urbaine durable

Les actions proposées s'articulent autour de six thèmes correspondant aux grandes lignes qui se sont dégagées de la consultation consécutive au livre vert. Elles seront mises en œuvre en recourant à des programmes et instruments existants de l'Union européenne. Les actions se complètent mutuellement et complètent d'autres initiatives communautaires. L'annexe 1 présente un aperçu des actions proposées, assorti d'un calendrier.

Thème 1 — Promouvoir les politiques intégrées

Il est plus aisé de s'attaquer à la complexité des systèmes de transport urbain, aux problèmes de gouvernance et aux liens entre les villes et leurs périphéries ou régions environnantes, à l'interdépendance entre les modes de transport, aux contraintes spatiales de l'environnement urbain et au rôle des systèmes urbains dans un système de transport européen au moyen d'une approche intégrée. Cette approche est nécessaire non seulement pour développer les infrastructures et services de transport, mais également pour élaborer des politiques en vue de faire le lien entre les transports et les politiques en faveur de la protection de l'environnement¹³, de la création d'environnements sains, de l'aménagement du territoire, du logement, des aspects sociaux de l'accessibilité et de la mobilité, ainsi qu'avec les politiques industrielles. Pour faire face aux défis que pose la mobilité urbaine sur le long terme, il est indispensable de mettre au point une planification stratégique intégrée des transports, de créer des organismes adéquats de planification de la mobilité urbaine et de définir des objectifs réalistes, tout en soutenant la coopération avec et entre les opérateurs de transport.

Action 1 – Accélérer l'adoption de plans de mobilité urbaine durable

À court terme, dans le droit fil de la stratégie thématique pour l'environnement urbain¹⁴, la Commission apportera son soutien aux autorités 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. Elle leur fournira des documents d'orientation, encouragera les meilleures pratiques, établira un étalonnage des performances et soutiendra les activités éducatives s'adressant aux professionnels de la mobilité urbaine. À plus longue échéance, la Commission pourrait prendre des mesures supplémentaires, par exemple des mesures incitatives ou des recommandations.

Dans la mesure du possible, elle encouragera les États membres à mettre en place des forums ayant pour fonction de stimuler l'apprentissage réciproque et de partager les expériences et les meilleures pratiques, dans le but de promouvoir le développement de politiques de mobilité urbaine durable. Elle introduira également la question de la mobilité urbaine dans le «pacte des maires»¹⁵ afin de favoriser une approche intégrée faisant le lien entre énergie et changement climatique d'une part, et transports d'autre part. Elle invitera les villes participant à ce pacte à tenir compte des problèmes de transport et de mobilité lors de la préparation des plans d'action pour l'énergie durable.

Action 2 – Mobilité urbaine durable et politique régionale

Afin de faire connaître les possibilités de financement offertes par les Fonds structurels, le Fonds de cohésion et la Banque européenne d'investissement, la Commission envisage de publier des informations concernant le lien entre les mesures en faveur de la mobilité urbaine durable et les objectifs de la politique régionale, conformément aux exigences des cadres communautaire et nationaux actuels. Elle décrira le cadre plus large du développement urbain durable et le rapport entre les transports urbains et le réseau transeuropéen de transport. La Commission dressera également la liste des financements possibles et expliquera la mise en œuvre des règles en matière d'aide d'État et de marché public.

Action 3 – Des transports pour un environnement urbain sain

¹³ Par exemple, garantir la cohérence entre des plans de mobilité urbaine durable et des plans de qualité de l'air, préparés dans le cadre de la législation communautaire sur la qualité de l'air.

¹⁴ COM(2005) 718.

¹⁵ www.eumayors.eu

Des transports urbains durables peuvent contribuer à créer des environnements sains et à limiter les maladies non contagieuses comme les maladies respiratoires et cardiovasculaires, et à prévenir les blessures. La Commission soutient la création de partenariats en vue de la mise en place d'environnements sains et, dans le cadre de ses travaux en matière de santé publique (notamment dans la mise en œuvre de stratégies dans le domaine de l'alimentation, du surpoids et de l'obésité, de l'environnement et de la santé, de la prévention des blessures et des cancers), elle recherchera d'autres synergies entre les politiques de santé publique et de transport.

Thème 2 – Centrer l'action sur les citoyens

Des transports publics de grande qualité à un prix abordable sont indispensables à un système de transport urbain durable. Fiabilité, information, sécurité et facilité d'accès sont essentiels pour rendre attrayants les services d'autobus, de métro, de tramway et de trolleybus, le transport par rail ou par bateau. La législation communautaire régit déjà de larges volets de l'investissement dans les transports publics et de leur exploitation¹⁶. Des contrats transparents profitent à tous et peuvent stimuler l'innovation dans les services et la technologie. Assurer un niveau élevé de protection des droits des voyageurs, y compris des personnes à mobilité réduite, figure aussi en bonne place dans la liste des priorités de la Commission. Une législation existe en ce qui concerne les services ferroviaires¹⁷, et des propositions législatives ont été présentées récemment en ce qui concerne les bus et les autocars¹⁸, ainsi que les services de navigation maritime et de navigation fluviale¹⁹.

Action 4 – Plateforme sur les droits des voyageurs dans les transports publics urbains

La Commission jouera le rôle de modérateur dans le dialogue avec les parties concernées, notamment les organismes représentatifs des exploitants, des autorités, des employés et des associations d'utilisateurs, dans le but de définir, au niveau de l'UE, des meilleures pratiques et des conditions visant à renforcer les droits des utilisateurs des transports publics urbains. L'objectif est de mettre en place une série d'engagements volontaires ambitieux en s'appuyant sur les initiatives sectorielles et en complétant l'approche réglementaire de la Commission, notamment des indicateurs de qualité communs afin de protéger les droits des voyageurs et des personnes à mobilité réduite, ainsi que des procédures de plainte communes et des mécanismes de notification.

Action 5 – Améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Les personnes handicapées ont le droit d'accéder aux transports urbains dans les mêmes conditions que le reste de la population mais, dans la réalité, ce droit est insuffisamment, voire pas du tout, respecté. Des progrès considérables ont été accomplis, par exemple en ce qui concerne la mise en service de bus à plateforme surbaissée. D'autres modes de transport public, tels que les métros, restent souvent largement inaccessibles. La convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées, signée en 2007 entre la

¹⁶ Règlement (CE) n° 1370/2007 sur les services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route et directives 2004/17/CE et 2004/18/CE sur les marchés publics.

¹⁷ Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

¹⁸ COM(2008) 817.

¹⁹ COM(2008) 816.

Communauté européenne et tous les États membres, comporte pourtant des obligations claires.

L'article 9, notamment, stipule que «les Parties prennent des mesures appropriées pour leur assurer, sur la base de l'égalité avec les autres, l'accès (...) aux transports, (...) tant dans les zones urbaines que rurales». La Commission collaborera avec les États membres pour garantir le plein respect de ces obligations, en intégrant la question de la mobilité durable dans la stratégie communautaire pour les personnes handicapées 2010-2020 et en définissant des indicateurs de qualité et des mécanismes de notification appropriés. Elle soutiendra également d'autres actions ciblées au titre du 7^e PC.

Action 6 – Améliorer l'information aux voyageurs

La Commission travaillera en collaboration avec les exploitants de transports publics et les autorités compétentes en la matière pour harmoniser les dispositions relatives à l'information des voyageurs via différents médias, notamment l'information concernant les besoins des personnes handicapées. Elle soutiendra également la mise en place de systèmes nationaux et régionaux de planification d'itinéraires multimodaux et de liaisons entre les systèmes de planification existants, dans le but ultime de fournir aux utilisateurs un portail internet sur les trajets en transport public à l'échelon communautaire. Une attention particulière sera accordée aux principaux nœuds du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et à leurs points de connexion locaux et régionaux.

Action 7 – Accès aux zones vertes

La Commission lancera une étude sur les réglementations concernant l'accès aux différents types de zones vertes en Europe, afin d'améliorer la connaissance du fonctionnement pratique des différents systèmes. Sur la base des résultats de cette étude, la Commission facilitera l'échange de bonnes pratiques.

Action 8 – Campagnes sur les comportements assurant une mobilité durable

Les campagnes à but éducatif, informatif et de sensibilisation jouent un rôle important dans l'émergence d'une nouvelle culture de la mobilité urbaine. La Commission continuera à soutenir l'organisation de campagnes à tous les niveaux, y compris dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité. Elle optimisera notamment, à cette occasion, le système existant d'attribution de label et réfléchira à un label spécial visant à encourager l'adoption de plans de mobilité durable.

Action 9 – Intégration de la conduite économe en énergie dans la formation des conducteurs

La conduite économe en énergie est déjà un élément obligatoire de la formation et de l'examen des conducteurs professionnels. La Commission examinera avec les États membres, au sein du comité de réglementation sur les permis de conduire, les modalités éventuellement envisageables pour l'intégration de la conduite économe en énergie dans les examens de conduite des conducteurs privés, réfléchira à des actions de suivi et apportera l'aide nécessaire. Ce thème fera également partie du prochain programme d'action pour la sécurité routière.

Thème 3 – Écologisation des transports urbains

Des politiques respectueuses de l'environnement ont été mises en place dans de nombreuses villes de l'UE. Une action à l'échelon communautaire peut contribuer à renforcer les marchés des nouvelles technologies pour des véhicules propres et des combustibles de substitution. L'objectif est de soutenir l'industrie de l'UE, de créer des environnements sains et de favoriser la reprise de l'économie européenne. Parce qu'elle permet de faire supporter aux usagers les coûts externes générés par leurs déplacements (liés à l'environnement, aux encombrements et autres) selon le principe du «pollueur-payeur», l'internalisation des coûts externes peut, à terme, encourager les usagers à opter pour des véhicules moins polluants ou pour d'autres modes de transports, ou encore à utiliser des infrastructures moins saturées ou à voyager à des heures différentes. La réglementation communautaire relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures²⁰ ne fait pas obstacle à l'application non discriminatoire de droits régulateurs dans les zones urbaines afin de réduire les encombrements et les incidences environnementales.

Action 10 – Projets de recherche et de démonstration pour des véhicules à émissions faibles ou nulles

La Commission continuera à apporter son soutien aux projets de recherche et de démonstration financés au titre du septième programme-cadre de recherche et de développement technologique (7^e PC) afin de faciliter la mise sur le marché de véhicules peu ou pas polluants et de combustibles de substitution et de réduire ainsi la dépendance vis-à-vis des combustibles fossiles. Ces projets sont menés notamment dans le cadre de l'initiative CIVITAS²¹, ainsi que de projets sur l'utilisation de l'hydrogène, des biocarburants et des véhicules hybrides dans les transports urbains.

Dans le cadre du plan européen de relance économique, la Commission a lancé l'initiative européenne en faveur des voitures vertes²². En 2009, la Commission financera de nouveaux projets relatifs aux véhicules électriques, qui porteront sur les piles, les trains et auxiliaires mus électriquement, les technologies de l'information et des communications et un projet de démonstration sur l'électromobilité. Ce projet sera axé sur les véhicules électriques et les infrastructures connexes en zone urbaine, intégrera des initiatives nationales et soutiendra l'harmonisation des infrastructures nécessaires pour le rechargement des batteries.

Action 11 – Guide internet sur les véhicules propres et économes en énergie

La Commission continuera à développer un guide internet consacré aux véhicules propres et économes en énergie donnant une vue d'ensemble du marché, de la législation et des régimes d'aide. Le site internet fournira également une assistance pour l'achat groupé de véhicules destinés à des services publics et l'évolution du marché sera surveillée afin de préserver la concurrence. Ce service favorisera la mise en œuvre de la nouvelle directive sur les véhicules propres et économes en énergie²³.

Action 12 – Étude sur les aspects urbains de l'internalisation des coûts externes

²⁰ Directive 1999/62/CE et proposition de la Commission concernant la révision de la directive relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, COM(2008) 433.

²¹ www.civitas.eu

²² http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html

²³ Directive 2009/33/CE.

Une fois défini le cadre communautaire pour l'internalisation des coûts externes, et compte tenu des conclusions du débat lancé par la Commission sur un avenir durable des transports, la Commission entreprendra une étude méthodologique sur les aspects urbains de l'internalisation des coûts. L'étude portera sur l'efficacité et la rentabilité de plusieurs formules tarifaires, y compris sur les aspects liés à la mise en œuvre tels que l'acceptation par le public, les conséquences sociales, le recouvrement des coûts, l'offre d'instruments pour des STI (systèmes de transport intelligents), et sur la manière de combiner efficacement des politiques de tarification urbaine et d'autres dispositifs de zones vertes.

Action 13 – Échange d'informations sur les systèmes de tarification urbaine

La Commission facilitera l'échange d'informations entre experts et décideurs politiques sur les systèmes de tarification urbaine au sein de l'UE. Les informations nécessaires seront tirées des initiatives en cours²⁴ et porteront sur les procédures de consultation, la conception des systèmes, l'information de la population, l'acceptation par le public, les coûts d'exploitation et les recettes, les aspects technologiques et l'incidence sur l'environnement. Les conclusions seront prises en compte dans les travaux de la Commission sur l'internalisation des coûts externes.

Thème 4 – Accroître les financements

Afin de recueillir les fruits d'une mobilité urbaine durable, des investissements sont souvent nécessaires dans les infrastructures, les véhicules, les nouvelles technologies, l'amélioration des services, etc. La plupart des dépenses sont couvertes par des budgets locaux, régionaux ou nationaux. Les sources locales de financement sont diverses et peuvent inclure les taxes locales, les tarifs des transports de passagers, les tarifs du stationnement, les redevances des zones vertes et la tarification urbaine, et les fonds privés. Les principales difficultés à l'avenir découleront de l'accroissement des besoins de financements pour des systèmes de transport complexes et la raréfaction probable de l'offre de financements publics. Le recours à des fonds communautaires, notamment aux instruments de la Banque européenne d'investissement, pourra constituer une incitation forte et exercer un effet de levier sur les fonds privés. À brève échéance, la Commission peut aider les autorités et les parties concernées à examiner les possibilités de financement existantes et à mettre sur pied des formules innovantes de partenariat public-privé.

Action 14 – Optimiser les sources de financement existantes

Les Fonds structurels et le Fonds de cohésion, au titre desquels plus de 8 milliards d'euros ont été alloués au transport urbain propre au cours de la période actuelle de planification financière, constituent des sources majeures de financement communautaire pour les investissements dans les infrastructures et le matériel roulant. Pour la première fois, un domaine prioritaire consacré à la mobilité urbaine durable est défini sous le thème «Transport» du 7^e PC. Outre les activités en cours, la Commission envisagera de nouvelles actions ciblées de RDT et de démonstration dans le domaine de la mobilité durable.

Elle maintiendra également son soutien à STEER, le sous-programme de l'initiative «Énergie intelligente pour l'Europe»²⁵ qui traite des aspects énergétiques des transports, et à

²⁴ Par exemple: www.curacaoproject.eu

²⁵ http://ec.europa.eu/energy/intelligent/index_en.html

URBACT²⁶. Le programme de soutien à la politique dans le domaine des technologies de l'information et des communications peut être sollicité pour des projets pilotes concernant la mobilité urbaine. Enfin, des fonds ont été alloués à des actions en faveur de la mobilité urbaine dans des domaines prioritaires du livre vert sur la mobilité urbaine, suite à un appel de propositions lancé en 2008.

Action 15 – Analyse des besoins de financements futurs

La Commission poursuivra son soutien financier à l'initiative CIVITAS, qui donne de bons résultats, une fois achevés les projets de la troisième génération qui ont débuté en 2008. Elle a engagé une analyse visant à déterminer quelle serait la meilleure manière d'assurer la transition vers une initiative CIVITAS FUTURA. Elle cherchera également à déterminer quels financements seront nécessaires pour améliorer la mobilité urbaine dans le futur, dans le cadre de sa réflexion globale sur le prochain cadre financier pluriannuel.

Thème 5 – Partager l'expérience et les connaissances

La Commission aidera les parties concernées à tirer profit de l'expérience acquise et favorisera l'échange d'informations, notamment en ce qui concerne des modèles mis au point dans le cadre des programmes communautaires. Une action à l'échelon de l'UE peut s'avérer déterminante pour garantir la collecte, le partage et la comparaison de données, de statistiques et d'informations. Ces dernières font actuellement défaut alors qu'elles sont indispensables pour faire les bons choix au niveau des politiques, notamment en ce qui concerne les achats destinés aux services de transport public, l'internalisation des coûts externes ou l'intégration des transports dans l'aménagement du territoire. L'action de l'UE peut également aider les villes dont l'expérience, les connaissances et les ressources financières sont moindres à tirer parti des solutions mises en œuvre par des villes plus avancées dans le domaine de la mobilité urbaine durable, par exemple dans des domaines tels que la sécurité des piétons et des cyclistes dans les zones urbaines, où un échange de bonnes pratiques peut contribuer à améliorer la sécurité des usagers faibles.

Action 16 – Mise à jour des données et statistiques

Pour remédier à l'absence de données et de statistiques, la Commission lancera une étude sur la manière d'améliorer la collecte de données en matière de transport et de mobilité en zone urbaine. Il s'agira également de rechercher des synergies avec des activités actuellement menées par la Commission.

Action 17 – Création d'un observatoire de la mobilité urbaine

La Commission créera un observatoire de la mobilité urbaine, destiné aux intervenants dans ce secteur, sous la forme d'une plateforme virtuelle²⁷ permettant de partager des informations, des données et des statistiques, de suivre les évolutions et de faciliter l'échange de meilleures pratiques. Cette plateforme sera dotée d'une base de données pour l'archivage d'informations relatives au large éventail de solutions expérimentées et déjà mises en place, de matériels didactiques, de programmes d'échange de personnel et d'autres outils d'aide. Elle donnera également une vue d'ensemble de la législation communautaire et des instruments de financement utiles pour la mobilité urbaine.

²⁶ <http://urbact.eu>

²⁷ Tirant parti d'initiatives en cours telles www.eltis.org.

Action 18 – Participer au dialogue international et à l'échange d'informations

Partout dans le monde, les autorités locales et régionales sont confrontées à des défis similaires en termes de mobilité. Combattre le changement climatique, faciliter les échanges internationaux et garantir la sécurité des approvisionnements en énergie, la continuité des flux de transport et l'équité sociale sont des enjeux planétaires. La Commission utilisera les plateformes et les mécanismes financiers existants pour favoriser le dialogue, le jumelage de villes et l'échange d'informations sur la mobilité urbaine avec ses voisins et ses partenaires mondiaux. Dans un premier temps, la Commission ouvrira le réseau du Forum CIVITAS aux villes des pays de l'Est voisin de l'Union et des régions méditerranéennes et africaines²⁸. À plus longue échéance, elle intégrera cette dimension dans l'élaboration de CIVITAS FUTURA et réfléchira à d'autres activités ciblées au titre du 7^e PC.

Thème 6 – Optimiser la mobilité urbaine

Une intégration, une interopérabilité et une interconnexion réelles entre les différents réseaux de transport sont les conditions essentielles d'un système de transport efficace. Le but est de faciliter le transfert vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement et une logistique plus efficace pour le transport de marchandises. Des moyens de transport public abordables et conviviaux sont essentiels pour encourager les citoyens à laisser plus souvent leur voiture au garage, à utiliser les transports publics, à se déplacer davantage à pied et en vélo et, d'une manière générale, à explorer de nouvelles formes de mobilité, par exemple le covoiturage et le partage de vélos ou de voitures. Des modes de transport comme la bicyclette électrique, le scooter, la moto et le taxi peuvent aussi se substituer à la voiture. Les politiques de mobilité des entreprises peuvent influencer sur les habitudes de déplacements en attirant l'attention des employés sur des solutions de transport durables. Les employeurs et l'administration publique peuvent contribuer à modifier ces habitudes par des incitations financières et des réglementations en matière de stationnement.

Action 19 – Transport urbain de marchandises

La Commission se propose de fournir une assistance sur la manière d'optimiser la logistique urbaine, notamment en améliorant les connexions entre les transports de marchandises à longue distance, interurbains et urbains, dans le but de garantir un acheminement efficace sur le «dernier tronçon». Ces orientations seront centrées sur la manière d'améliorer l'intégration du transport de marchandises dans les politiques et plans élaborés au niveau local, ainsi que sur l'amélioration de la gestion et du contrôle des flux de transport. Dans le cadre des travaux préparatoires, la Commission organisera en 2010 une conférence sur le transport urbain de marchandises. Cette conférence sera également l'occasion d'évaluer la mise en œuvre des initiatives en milieu urbain inscrites dans le cadre du plan d'action pour la logistique du transport de marchandises²⁹.

Action 20 – Systèmes de transport intelligents (STI) pour la mobilité urbaine

La Commission envisage d'offrir une assistance sur les applications STI pour la mobilité urbaine, en complément du plan d'action sur les STI³⁰. Ces orientations porteront par exemple sur la billetterie et les paiements électroniques, la gestion du trafic, les informations aux

²⁸ COM(2009) 301.

²⁹ COM(2007) 607.

³⁰ COM(2008) 886.

voyageurs, les règles d'accès et la gestion de la demande, et exploreront les possibilités offertes par Galileo, le système GNSS européen. Pour commencer, la Commission lancera une étude sur l'amélioration de l'interopérabilité des systèmes de billetterie et de paiement pour les différents services et modes de transport, y compris l'utilisation de cartes à puce dans le secteur des transports urbains en mettant l'accent sur les principales destinations en Europe (aéroports, gares ferroviaires).

4. Perspectives

La Commission conduira activement la mise en œuvre de ce plan. Elle poursuivra le dialogue avec les parties concernées et mettra en place des mécanismes de pilotage appropriés faisant intervenir les États membres, notamment par le truchement du groupe d'experts conjoint sur les transports et l'environnement³¹. En 2012, la Commission examinera la mise en œuvre du présent plan d'action et déterminera s'il est nécessaire d'engager de nouvelles actions.

³¹ Mis en place dans le cadre de la stratégie du Conseil sur l'intégration de l'environnement et du développement durable dans la politique des transports; document du Conseil 11717/99 TRANS 197 ENV 335 du 11 octobre 1999.

Annexe 1 — Vue d'ensemble des actions en matière de mobilité urbaine

Action	N°
Lancement en 2009	
Accélérer l'adoption de plans de mobilité urbaine durable	1
Améliorer l'information aux voyageurs	6
Accès aux zones vertes	7
Projets de recherche et de démonstration pour des véhicules à émissions faibles ou nulles	10
Guide internet sur les véhicules propres et efficaces en énergie	11
Échange d'informations sur les régimes de tarification urbaine	13
Optimiser les sources de financement existantes	14
Création d'un observatoire de la mobilité urbaine	17
Lancement en 2010	
Des transports pour des environnements urbains sains	3
Plateforme sur les droits des voyageurs dans les transports publics urbains	4
Campagnes sur les comportements assurant une mobilité durable	8
Intégration de la conduite économe en énergie dans la formation des conducteurs	9
Analyse des besoins de financements futurs	15
Mise à jour des données et statistiques	16
Participer au dialogue international et à l'échange d'informations	18
Lancement en 2011	
Mobilité urbaine durable et politique régionale	2
Améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	5
Étude sur les aspects urbains de l'internalisation des coûts externes	12
Lancement en 2012	
Transport urbain de marchandises	19
Systèmes de transport intelligents (STI) pour la mobilité urbaine	20