

I

(Résolutions, recommandations et avis)

AVIS

COMITÉ DES RÉGIONS

79^e SESSION PLÉNIÈRE 21 ET 22 AVRIL 2009

Avis du Comité des régions sur le «Plan d'action sur la mobilité urbaine»

(2009/C 200/01)

LE COMITÉ DES RÉGIONS

- déplore le fait que la Commission n'ait pas publié le plan d'action attendu sur la mobilité urbaine, car cette lacune est susceptible de limiter le potentiel de la politique de mobilité urbaine;
- 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.

Rapporteur général: M. Albert BORE, conseiller municipal de la ville de Birmingham (UK/PSE)

Texte de référence

Saisine du Parlement européen du 10 mars 2009

I. RECOMMANDATIONS POLITIQUES

LE COMITÉ DES RÉGIONS

Messages clés

1. Le CdR déplore le fait que la Commission n'ait pas publié le plan d'action attendu sur la mobilité urbaine car cette lacune est susceptible de limiter le potentiel de la politique de mobilité urbaine;

2. se félicite de l'initiative du Parlement européen d'adopter un rapport d'initiative et de consulter le Comité des régions;

3. accueille favorablement les nombreuses initiatives lancées au niveau européen 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. Étant donné les avantages potentiels que confère le développement durable de la mobilité urbaine et métropolitaine sur le plan de la qualité de vie des citoyens de l'UE dans les zones urbaines, de la décarbonisation et de la réduction de la dépendance à l'égard des combustibles fossiles, et de la compétitivité économique, il convient que l'UE renouvelle ses efforts dans ce domaine politique. L'agenda doit être cohérent et, conformément au principe de subsidiarité, l'Union européenne devrait assumer un rôle de soutien aux actions entreprises aux niveaux local et régional en promouvant les meilleures pratiques et l'échange d'expériences, en renforçant la recherche et le développement technologique;

4. reconnaît que l'UE soutient déjà activement la recherche liée à la mobilité urbaine, dans la réglementation sur les transports publics et dans le cadre des questions environnementales. La réponse du CdR au livre vert sur la mobilité urbaine de la Commission mettait en exergue la valeur ajoutée potentielle sur le long terme de la promotion des plans de mobilité urbaine du type de ceux déjà mis en œuvre par exemple dans certaines villes françaises et allemandes, en vue d'une adoption plus étendue par les villes de l'Union européenne, dans le but de lutter contre la congestion des villes et la pollution environnementale; plaide toutefois pour que les municipalités soient associées plus étroitement aux activités de recherche soutenues par l'UE dans le domaine de la mobilité urbaine, de la gestion publique des transports et des problèmes d'environnement, ce qui peut être obtenu en adaptant lesdits programmes en conséquence;

5. souligne l'importance de veiller à la mise en place de dispositifs de financement adéquats, ainsi que de mécanismes 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. Ces accords de mobilité devraient pouvoir bénéficier de financements du secteur privé, ainsi que des programmes locaux, régionaux et nationaux;

6. considère que l'UE pourrait développer, en étroite collaboration avec la BEI, des outils financiers innovants permettant de financer les infrastructures de mobilité durable nécessaires et les investissements dans les véhicules à faibles émissions de carbone. Si à ce jour, les initiatives dans ces domaines sont accueillies favorablement, une évolution radicale s'impose pour que l'exception des projets exemplaires isolés fasse place à une diffusion massive au sein de l'Union. Les accords de mobilité permettraient de faciliter la mise en place d'alliances fortes entre partenaires capables de supporter le risque associé avec les niveaux substantiels d'emprunt commercial nécessaires à la réalisation d'infrastructures de transports durables à grande échelle;

7. pour ces raisons, le CdR souscrit aux suggestions du rapport du Parlement européen, à savoir la mise à l'étude, dans le cadre des perspectives financières 2014-2020, d'un instrument financier européen permettant de cofinancer:

- les plans de déplacements urbains et métropolitains (plans de mobilité urbaine), et
- des investissements dans des modes de transport urbains et métropolitains répondant aux objectifs environnementaux et socio-économiques de l'Union;

8. le CdR 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. Sur le plan local et régional, la réalisation des projets dépend souvent de la réalisation d'une juste répartition entre investissements publics et privés et l'UE aurait un rôle à jouer pour faciliter ce processus;

9. 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;

Observations générales

10. les systèmes de transports urbains efficaces et durables contribuent fortement à la compétitivité des villes, des régions et de l'Union dans son ensemble. S'il est vrai que l'application du principe de subsidiarité nous amène à la conclusion que le développement de tels systèmes relève de la responsabilité des collectivités locales et régionales concernées, l'Union européenne a un rôle à jouer dans la promotion des bonnes pratiques et de l'apprentissage mutuel, l'accélération du transfert technologique et l'assurance de la compatibilité des technologies déployées dans la mesure requise pour faciliter la libre-circulation des véhicules entre les États membres;

11. alors que la récession s'aggrave et que les entreprises européennes doivent se battre pour conserver leur part de marché sur des marchés globaux de plus en plus concurrentiels, l'UE doit montrer l'exemple et s'investir pour que la qualité des infrastructures urbaines permettant la circulation des personnes et des biens fournisse aux entreprises européennes un avantage sur les concurrents du monde entier, plutôt que saper leur compétitivité. Il est dès lors impératif de maintenir l'élan qui a débouché sur la publication du livre vert sur la mobilité urbaine en septembre 2007 et de s'engager sur la prise de mesures concrètes sur la question;

Recommandations relatives au projet de rapport du Parlement européen:

Accélérer la recherche et l'innovation européennes dans le domaine de la mobilité urbaine

12. soutient la révision, l'évaluation et l'harmonisation immédiates des statistiques et bases de données urbaines existantes afin d'examiner l'opportunité de les moderniser;

13. soutient le lancement rapide d'un portail Internet européen et d'un forum consacré à la mobilité urbaine en vue de faciliter l'échange et la diffusion de l'information, des meilleures pratiques et des innovations, surtout en matière de promotion des transports durables;

14. appuie la proposition de créer un prix européen qui récompenserait chaque année les initiatives et les projets marquants et susceptibles d'être généralisés dans le domaine des transports. Il suggère cependant que cette démarche devrait s'inscrire dans le cadre de l'introduction d'un système inspiré du mécanisme paneuropéen de «drapeau bleu», accordé sur la base d'indicateurs spécifiques à des zones urbaines caractérisées par un niveau de pollution bas et moins d'encombrements;

15. soutient la mise en place d'une nouvelle initiative CIVITAS mais recommande de revoir et d'améliorer, là où cela est possible, les mécanismes visant à promouvoir l'adoption à grande échelle de l'apprentissage et de l'innovation générés dans le cadre des projets CIVITAS;

16. appuie en principe l'augmentation du financement du programme de recherche et de développement STI mais reconnaît que la réalisation des aspirations en matière d'intégration et d'interopérabilité des systèmes comporte des défis considérables à relever;

Encourager l'optimisation des différents modes de transport: stimuler la mobilité durable pour les zones urbaines à valeur ajoutée européenne

17. soutient fermement la promotion de plans intégrés de déplacements urbains durables (Plans de mobilité urbaine) mais estime, au regard d'éventuelles questions de subsidiarité, que si l'UE a bien un rôle à jouer dans l'encouragement à l'élaboration de tels plans dans l'esprit de promouvoir les meilleures pratiques, la décision de les élaborer revient aux villes et aux régions concernées, dans le but d'inclure les zones élargies de déplacements vers le lieu de travail;

18. soutient pleinement la proposition visant à 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;

19. apporte un soutien fort à l'élaboration de lignes directrices pour les financements communautaires, dans le cadre des instruments actuels de politique régionale, qui sont destinés à stimuler les investissements, les programmes de travail ainsi que les projets nationaux et régionaux coordonnés, dans le domaine du transport urbain et plus largement des déplacements vers le lieu de travail, dès lors qu'ils s'accordent avec les objectifs environnementaux et socio-économiques de l'Union européenne, y compris l'interopérabilité entre tous les modes de transport; encourage également la création d'un instrument financier européen dans le cadre de la perspective financière 2014-2020 permettant un cofinancement des plans de mobilité urbaine et un financement non par rapport à des projets mais bien à des résultats conformes aux objectifs environnementaux et socioéconomiques de l'UE, et demande d'étudier la possibilité d'un financement préalable pour les initiatives pilotes de petite échelle. Il est en outre recommandé de rechercher des instruments plus ambitieux afin de mettre en place un financement sur une plus grande échelle visant à soutenir l'élaboration de plans de mobilité urbaine. Ce financement devrait être 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;

20. se félicite du lancement d'une étude portant sur diverses expériences en matière d'intégration des tarifs (y compris les cartes intelligentes) et plaide en faveur d'une autre étude relative à la diffusion d'informations intermodales dans les conurbations de l'UE; demande par ailleurs que l'on analyse l'interopérativité des cartes intelligentes afin qu'elles puissent à l'avenir servir de titres dans différentes zones métropolitaines de l'Union européenne;

21. se joint à l'appel que lance la Commission en faveur de la préparation d'un rapport sur les péages urbains et se déclare pour l'élaboration de lignes directrices sur ceux-ci et sur les péages routiers à l'entrée des grandes villes et des grands centres-villes. Si les complexités associées à cette entreprise sont importantes, celle-ci permettrait toutefois de dégager des bénéfices considérables, notamment par la contribution qu'elle apporterait à des plans de mobilité urbaine cohérents et en tant qu'étape vers des systèmes de paiement intermodal à «guichet unique»;

Transport urbain: un secteur et des technologies européennes qui devraient figurer dans la stratégie de Lisbonne et le plan européen de relance économique

22. soutient fermement une initiative européenne en faveur de l'uniformisation et de la certification — sur la base d'un bilan carbone — des équipements s'agissant de la sécurité, du confort (bruit, vibrations, etc.), de l'interopérabilité du réseau, de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, des transports durables et des technologies de motorisation propre;

23. soutient pleinement une part importante des crédits ouverts dans le cadre du plan européen de relance économique en vue de financer des investissements en cours dans le domaine des transports urbains et des projets pouvant être financés immédiatement, quand ces investissements s'inscrivent dans la réalisation des objectifs environnementaux et socioéconomiques de l'Union européenne;

Une plus grande cohérence avec d'autres politiques communautaires

24. invite la Commission européenne à promouvoir une plus grande cohérence au niveau local au sein d'autres politiques de l'UE et entre celles-ci. On peut penser aux politiques liées à l'environnement, au développement urbain durable, au transport de voyageurs et de marchandises en zone non urbaine et au changement climatique, ainsi qu'à la politique régionale;

25. réitère son appel en faveur de la création au niveau européen d'un mécanisme d'information faisant rapport des avancées réalisées dans la mise en place des plans de mobilité urbaine afin de proposer des exemples aux autres villes intéressées. Ce processus devrait débiter par l'élaboration d'une étude comparative, qui serait financée par l'UE et examinerait la situation dans les villes européennes et les approches que celles-ci mettent en œuvre pour réduire les encombrements, améliorer la qualité de l'environnement et proposer des moyens de transport plus durables et non motorisés.

Bruxelles, le 21 avril 2009.

*Le Président
du Comité des régions*
Luc VAN DEN BRANDE
