



Bruxelles, le 24.2.2021  
SWD(2021) 48 final

**DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

**RÉSUMÉ DE L'ÉVALUATION**

**du paquet « Mobilité urbaine » de 2013**

{SWD(2021) 47 final}

Le **paquet «Mobilité urbaine»** de 2013 est composé de la communication intitulée «**Ensemble vers une mobilité urbaine compétitive et économe en ressources**», <sup>1</sup>de l'annexe qui l'accompagne «**Un concept pour les plans de mobilité urbaine durable**» <sup>2</sup>et de quatre documents de travail des services de la Commission<sup>3</sup> relatifs à des actions dans quatre domaines majeurs: **la logistique urbaine, la sécurité routière urbaine, la régulation de l'accès des véhicules aux zones urbaines et les systèmes de transport intelligents dans les villes**. Sur la base de l'analyse d'impact de 2013, il a été décidé de recourir à une option non contraignante et de renoncer aux alternatives législatives, essentiellement parce que cette option a été jugée efficace pour atteindre les objectifs et qu'elle était la seule soutenue par la majorité des parties prenantes<sup>4</sup>. L'objectif du cadre était principalement de catalyser une action commune en faveur d'une mobilité urbaine plus durable et de renforcer l'appui apporté aux villes européennes au moyen de mesures coordonnées au niveau de l'UE et dans les États membres. La responsabilité de la mise en œuvre des objectifs du train de mesures sur la mobilité urbaine a été attribuée à la Commission européenne et aux États membres.

La Commission a lancé l'évaluation du paquet en 2018 afin d'examiner ses performances en termes **de pertinence, d'efficacité, de cohérence, d'efficience et de valeur ajoutée européenne**. Cette évaluation s'appuie sur une étude externe et un large éventail d'activités de consultation (comprenant les autorités nationales, régionales et locales; les parties prenantes — des acteurs de la société civile, des réseaux et du secteur privé et leurs représentants à différents niveaux; et le grand public). La principale limite rencontrée découle de la difficulté à disposer de données complètes et précises sur la mobilité urbaine et, par conséquent, sur les effets des différentes politiques menées. Cependant, il est apparu possible de tirer une série de conclusions fondées sur une combinaison d'évaluations qualitatives et quantitatives, et les résultats de cette évaluation devraient constituer, à l'avenir, une base utile à l'élaboration de décisions stratégiques dans ce domaine.

Pour ce qui est de la **pertinence** du paquet «Mobilité urbaine», l'évaluation a montré que les objectifs des mesures étaient appropriés pour répondre aux besoins recensés, mais l'analyse a mis en évidence que de **nombreuses évolutions technologiques, sociales, politiques, environnementales et sanitaires** ont eu une incidence, parfois considérable, sur la mobilité urbaine depuis 2013 (par exemple, la numérisation). En outre, bien que les problèmes qui se posent en 2020 dans le domaine de la mobilité urbaine restent similaires à ceux de 2013, certaines de leurs conséquences sont de plus en plus graves pour la société, l'économie et l'environnement. Outre les défis liés à la résilience des réseaux de transport urbain, qui ont été sérieusement mis à l'épreuve durant la pandémie de COVID-19, et les difficultés persistantes associées à la réduction de la congestion et des accidents de la route, il s'agit en particulier de **l'accélération du changement climatique**. C'est aujourd'hui une priorité absolue de l'UE, compte tenu des objectifs de plus en plus ambitieux inscrits du pacte vert pour l'Europe, du plan cible en matière de climat à l'horizon 2030 et de la stratégie pour une mobilité durable et intelligente, qui lie **la nécessaire décarbonation des transports à la réalisation des**

---

<sup>1</sup>COM(2013)913. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52013DC0659>

<sup>2</sup>COM(2013)913-annexe, [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC\\_4&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF)

<sup>3</sup>«Un appel à l'action pour la logistique urbaine», «Une action ciblée sur la sécurité urbaine routière», «Un appel à une action plus intelligente concernant la régulation de l'accès urbain» et «Mobiliser des systèmes de transport intelligents pour les villes de l'UE».

<sup>4</sup>Les options législatives ont été jugées plus à même que les options non législatives de réduire le risque que les villes de l'UE n'atteignent pas les principaux objectifs de l'UE en matière de transports (tels que définis dans le livre blanc sur les transports de 2011); les estimations indiquaient toutefois qu'elles seraient plus difficiles à mettre en œuvre et elles n'ont pas reçu le soutien des parties prenantes.

**objectifs sociétaux majeurs** que sont le caractère abordable, l'accessibilité, la disponibilité et l'inclusivité des transports<sup>5</sup>. Les parties prenantes consultées ont relevé que le paquet aurait dû mettre ces domaines davantage en avant, et accorder une plus grande attention aux besoins de différents groupes sociétaux, aux transports publics et à la mobilité active. Par conséquent, **afin que les objectifs et les mesures relatifs à la mobilité urbaine demeurent pleinement pertinents, ces faits nouveaux et cette évolution doivent être pris en compte.**

Les tendances actuelles dans les transports urbains ne présagent aucun changement significatif en termes de part modale, de volume de trafic et d'émissions de gaz à effet de serre depuis 2013. Les voitures particulières continuent de dominer et on ne constate qu'une faible augmentation de l'utilisation des transports publics et des modes de transport non motorisés. Il n'a pas pu être établi que le train de mesures avait entièrement répondu aux attentes en ce qui concerne le soutien apporté aux villes dans leur transition vers une mobilité urbaine durable. **On constate des signes d'amélioration, mais il est difficile de déterminer à quel point les mesures sur la mobilité urbaine ont influé sur ces tendances** du fait qu'il s'agit d'un document non contraignant et que ses axes thématiques chevauchent ceux d'autres actes législatifs de l'UE. Selon les données, il existe des **différences significatives entre les États membres** - et parfois au sein d'un même État membre - en termes de besoins, de forces, de barrières, d'articulations institutionnelles et d'approches de la mobilité urbaine. Le paquet n'a donc **que partiellement permis d'opérer le changement radical envisagé en 2013**, principalement en raison des difficultés persistantes rencontrées lors de la mise en œuvre d'une planification de la mobilité urbaine durable et des mesures connexes à tous les niveaux de gouvernance, ainsi que des approches nationales divergentes et du soutien inégal apporté aux villes pour remédier aux problèmes de mobilité urbaine. Par conséquent, **les résultats escomptés du paquet «Mobilité urbaine» concernant la réduction des émissions de CO2 et de polluants atmosphériques, ainsi que la diminution de la congestion et du nombre des victimes d'accidents routiers en milieu urbain ne se sont pas concrétisés de façon homogène dans l'ensemble de l'UE, avec des conséquences négatives qui perdurent, y compris pour le bon fonctionnement du réseau RTE-T.**

Les résultats de l'analyse mettent en évidence la **cohérence** entre le paquet «Mobilité urbaine» et les autres politiques et initiatives de l'UE, en termes d'objectifs et de vision, pour une transition vers une nouvelle ère de mobilité urbaine durable. Cependant, **davantage de cohérence est nécessaire en ce qui concerne les politiques numériques et sociales, qui évoluent rapidement**, et certains aspects des mesures sur la mobilité urbaine soulèvent des questions en lien avec le fonctionnement du marché intérieur. Concrètement, la multiplication, l'hétérogénéité et la variété des méthodes de mises en œuvre des systèmes de régulation de l'accès des véhicules aux zones urbaines (UVAR) **remettent en cause certains principes du marché unique de l'UE**, en particulier pour ce qui relève de la proportionnalité, de la différence de traitement entre les véhicules nationaux et étrangers, et du manque de transparence et de disponibilité d'informations et de données précises.

En ce qui concerne l'**efficacité**, les données disponibles indiquent que les mesures prises au niveau de l'UE présentent un bon rapport coût-efficacité. Toutefois, du fait de la nature non contraignante du paquet et des différences entre les États membres sur le plan des cadres institutionnels liés aux questions de mobilité urbaine, il n'a pas été possible d'estimer les coûts globaux supportés par les autorités nationales et régionales.

---

<sup>5</sup> Une «transition juste pour tous» figure également parmi les priorités politiques de la Commission pour la période 2019-2024 ([https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/political-guidelines-next-commission\\_fr.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/political-guidelines-next-commission_fr.pdf))

**Le paquet «Mobilité urbaine» a généré une valeur ajoutée européenne**, en particulier grâce au financement et au soutien apporté par l'UE sur les plans de la sensibilisation, du renforcement des capacités, du partage de bonnes pratiques et d'expériences, et de la stimulation de la collaboration et de la coopération. L'élément central du paquet, le concept de **planification de la mobilité urbaine durable (PMUD) et les lignes directrices européennes afférentes ont été largement utilisés et se sont révélés efficaces et utiles** pour les autorités locales, les planificateurs et les parties prenantes. Cependant, l'assurance de qualité de cette planification ainsi que la collecte et la disponibilité de données relatives à la mobilité urbaine requièrent une attention supplémentaire afin que les plans de mobilité urbaine durable restent des outils efficaces pour atteindre les objectifs de l'UE en matière de décarbonation, de transport et de connectivité, y compris sur le réseau RTE-T. De même, bien que le financement de l'UE en faveur de la mobilité urbaine soit, de manière générale, bien perçu et devrait être maintenu selon les parties prenantes, son efficacité pourrait être améliorée s'il était relié aux mesures de planification de la mobilité urbaine durable.

**En conclusion, l'action de l'UE en matière de mobilité urbaine reste nécessaire, aujourd'hui plus encore qu'en 2013. De plus, l'évaluation montre qu'il est nécessaire d'avoir recours à des outils plus puissants afin de contribuer de manière substantielle aux objectifs et aux engagements toujours plus ambitieux de l'UE en faveur du climat, de la numérisation et de la société.**