

MOBILITÉ URBAINE « SE DÉPLACER EN VILLE »

POSITION DU GROUPE SOCIALISTE



PSE

Groupe Socialiste au
Parlement Européen

À une époque caractérisée par le changement climatique, l'augmentation des prix de l'énergie et autres difficultés, nous devons repenser notre manière de vivre et de nous déplacer. Aujourd'hui, la plupart d'entre nous vivent en ville et se déplacent en voiture, mais nous avons pris conscience du fait que si nous voulons aborder la question du réchauffement global, nous devons changer nos habitudes. Cette brochure traite de ce que nous appelons la « mobilité urbaine ». Celle-ci couvre de nombreux thèmes dans les domaines des transports, de l'environnement, du développement économique et social, de l'urbanisme, de l'emploi et du logement, et s'intéresse en particulier à la manière de fixer des objectifs clairs pour réduire la pollution liée au trafic urbain, les embouteillages, les bruits et les accidents en zone urbaine. Les socialistes en Europe ont bien conscience de ces problèmes et travaillent pour les résoudre. Cette brochure contient un aperçu de la manière dont nous pouvons améliorer notre environnement urbain – nos principales idées sur la mobilité urbaine.



Brian SIMPSON, coordinateur PSE de la commission des transports

Février 2009



La Commission européenne a publié un livre vert sur les transports urbains et nous attendons désormais un plan d'action sur la mobilité urbaine. Le groupe socialiste au Parlement européen salue cette initiative. La durabilité globale de l'Europe et sa capacité à aborder les questions comme le changement climatique, l'efficacité énergétique et le changement démographique dépendront uniquement de la capacité de ses grands centres urbains à relever ces défis de manière efficace. Une Europe durable n'est possible qu'avec des villes durables. Dans le présent document, le **groupe socialiste** au Parlement européen décrit ses priorités politiques en matière de mobilité urbaine.

*L'UE devrait promouvoir une **approche intégrée et à long terme de la mobilité urbaine**. Celle-ci est une matière complexe qui s'étend sur plusieurs domaines. Les autorités chargées du transport, de l'environnement, du développement économique et social, de la planification territoriale et urbaine, de l'emploi et du logement doivent dès lors collaborer avec les organisations et les entreprises pour élaborer une approche globale de la mobilité urbaine. Tous les niveaux de gouvernement (local, régional, national et européen) devraient participer à ce processus. **L'UE devrait être un partenaire et un facilitateur important, respectant naturellement le principe de « subsidiarité » (les décisions sont prises au niveau le plus local possible), et encourageant une coopération très étroite si nécessaire.***

*L'Europe devrait fixer des **objectifs clairs** pour remédier aux problèmes principaux liés à la mobilité urbaine. Un **agenda clair** devrait être établi **en matière de réduction de la pollution du trafic, des embouteillages, du bruit et des accidents de la route**. Il faut éviter l'utilisation des voitures particulières. Les villes devraient adopter une politique intermodale et/ou co-modale intégrée qui privilégie la marche, le vélo et les transports publics par rapport aux autres moyens de transport.*

*Pour atteindre les objectifs fixés dans cet agenda, chaque ville devrait élaborer un **plan de mobilité urbaine durable** tenant compte des besoins de mobilité des personnes âgées, handicapées et socialement vulnérables. L'accès à la mobilité pour tous devrait être un des principes fondamentaux à prendre en compte.*

Cela requiert avant tout des études approfondies: chaque ville devrait examiner les besoins de mobilité spécifiques des citoyens vulnérables et prendre les mesures qui s'imposent. Le rôle de l'UE est de promouvoir l'échange des meilleures pratiques en la matière et, si nécessaire, de prendre des initiatives législatives pour veiller à ce que chacun puisse circuler quel que soit son âge, son état de santé ou son niveau de revenus.

***En outre, une stratégie de distribution des biens et des services dans les villes** devrait être intégrée aux plans de mobilité urbaine durable. La planification intelligente de la logistique urbaine est un des facteurs clés de réussite de ces plans.*

***La collecte de données compatibles et la comparaison des performances** en matière de mobilité urbaine sont essentielles pour permettre aux autorités de l'Europe entière de comparer l'utilisation des voitures particulières, l'utilisation des transports publics, la marche, le vélo, la planification, l'efficacité énergétique et d'autres paramètres environnementaux, sociaux et économiques nécessaires pour élaborer des politiques. Le groupe socialiste appelle à une création de réseaux raisonnables et à un échange de bonnes pratiques en matière de mobilité urbaine.*

*Pour éviter des formalités administratives et une bureaucratie accrues dans ses villes, l'UE devrait puiser le plus possible d'informations dans les sources et structures existantes, telles que l'Agence européenne pour l'environnement de Copenhague et l'Office statistique des Communautés européennes. Les informations sur la mobilité urbaine devraient être rassemblées **de manière efficace**, par exemple, dans le cadre d'une « **plate-forme européenne de la mobilité urbaine** » de sorte à offrir aux citoyens et aux décideurs un accès facile à ces informations essentielles.*

*L'Europe devrait **redoubler d'efforts pour trouver des solutions technologiques** pour des transports urbains plus propres et plus durables. Un des principaux objectifs devrait être de créer, enfin, un véritable marché des véhicules propres et silencieux, ainsi que des systèmes intelligents de transport, de sorte que les innovations existantes soient adoptées à plus*

grande échelle. Les efforts actuels en vue de stimuler la recherche et le développement dans ce domaine devraient être poursuivis et renforcés.

Le groupe socialiste préconise une **approche créative de la mobilité urbaine, qui s'appuie sur des sources de financement multiples**. Cette approche devrait se baser sur l'optimisation des ressources financières de l'UE et sur les instruments juridiques existants afin de faciliter les investissements dans le transport urbain durable, ainsi que sur des fonds qui ont prouvé leur efficacité, tels que les Fonds structurels et les Fonds de cohésion. Un fonds spécifique pourrait être consacré à la mobilité urbaine, mais l'UE devrait éviter de créer de nouvelles structures financières pour promouvoir et faciliter la coopération et l'échange de bonnes pratiques en matière de mobilité urbaine.

Pour accroître l'efficacité de la prise de décision, il faut désigner des **officiers de liaison chargés de la mobilité urbaine** dans tous les départements de la Commission européenne qui légifèrent dans des domaines pouvant affecter la mobilité urbaine, par exemple, les transports, l'environnement et la politique régionale.

Comme pour le transport ferroviaire et aérien, l'UE devrait garantir **les droits des passagers des transports publics** et pourrait légiférer sur les **normes de qualité dans les transports publics et les droits des passagers handicapés**.

Le groupe socialiste défend aussi l'idée des **plans de mobilité dans les entreprises**, consistant en ce que lesdites entreprises conçoivent des plans permettant à leurs employés de se rendre au travail de la manière la plus rapide, la plus durable et la plus sûre possible, à la fois pour les travailleurs et pour les entreprises.

Comment améliorer les transports urbains pour atteindre les objectifs en matière de lutte contre les changements climatiques et les objectifs de la stratégie de Lisbonne?

Quels sont les principaux problèmes?

L'Europe est un continent fortement urbanisé. Plus de 60 pour cent des citoyens européens vivent dans des villes, qui génèrent près de 85 pour cent du produit intérieur brut de l'UE. La plupart de ces villes ont été construites et conçues avant l'apparition de la voiture particulière et de la circulation moderne et avant que les processus d'urbanisation prennent de l'ampleur. Le niveau élevé d'urbanisation et le fait que des citoyens de plus en plus nombreux utilisent et possèdent une voiture causent des problèmes majeurs :

- la plupart des villes souffrent de **congestion**. Il est estimé que celle-ci coûte environ 100 milliards d'euros par an (environ 1 pour cent du PIB de l'UE) et que le trafic routier augmentera de 36 pour cent entre 2000 et 2020¹. Le problème de la congestion ne fera donc que s'intensifier ;
- les villes souffrent le plus de la **pollution**. Le trafic urbain est responsable de 40 pour cent des émissions totales de CO₂ et de 70 pour cent des autres émissions du transport, provoquant ainsi le smog et d'autres problèmes de pollution. Le trafic est également une source importante de **bruit**, pouvant ainsi nuire à la santé des citoyens ;

¹ Chiffres de l'Agence européenne pour l'environnement.

- la **sécurité** est un autre problème majeur: un accident de la route mortel sur trois a lieu en zone urbaine. L'UE a déjà réduit le nombre de victimes d'accidents de la route à environ 43 000 par an, mais ce chiffre ne correspond toujours pas à l'objectif de diminution de moitié du nombre de victimes d'ici à 2010, pour atteindre 25 000, tel que mentionné par le livre blanc de la Commission de 2001 sur les transports².

Les problèmes liés à la mobilité urbaine constituent dès lors un obstacle aux objectifs de l'agenda de Lisbonne en matière de croissance économique et de création d'emplois. **De plus, les villes contribuent grandement au changement climatique et sont les acteurs clés des stratégies communautaires de réduction des gaz à effet de serre.** En conséquence, de nombreux risques à la santé publique et à la sécurité pourraient être réduits grâce à une politique de mobilité urbaine efficace.

Un des principaux problèmes de la mobilité urbaine concerne les **voitures particulières**. Même si la plupart des villes européennes disposent de systèmes complexes de transports publics permettant aux personnes de se rendre d'un point à l'autre, de nombreux individus continuent à se rendre au travail ou à circuler dans la ville en voiture. La voiture est de loin le moyen de transport urbain le plus utilisé, couvrant environ 75 pour cent de la distance totale parcourue dans les agglomérations européennes. Les voitures causent de tels encombrements que dans certaines villes européennes, la vitesse moyenne de la circulation pendant les heures de pointe est plus faible qu'aux temps des chariots à chevaux. L'utilisation accrue de la voiture a causé des problèmes pour la sécurité et l'environnement et a entraîné une spirale négative du sous-investissement dans les transports publics.

Le problème du **transport de marchandises en milieu urbain** est également sous-estimé. Environ 40 pour cent du nombre total de véhicules autres que les voitures particulières circulent pour fournir des services. Une grande partie de ces véhicules sont utilisés pour la distribution des marchandises dans les villes.

Certaines villes créatives ont résolu ces problèmes de manière très efficace, en créant plus d'emplois, en assainissant les conditions de vie et en rendant le milieu urbain plus agréable. Ces bonnes pratiques doivent être partagées avec d'autres villes européennes. L'Union européenne devrait promouvoir et faciliter ces solutions créatives et l'échange de bonnes pratiques.

Comment développer une approche communautaire de la mobilité urbaine sur mesure ?

Les principaux objectifs du groupe socialiste en la matière sont les suivants :

- **réduire la congestion** et améliorer la mobilité pour stimuler la croissance et l'emploi, conformément à l'agenda de Lisbonne ;
- **lutter contre la pollution, les émissions de gaz à effet de serre, le bruit et les autres problèmes environnementaux** causés par le trafic urbain, conformément au protocole de Göteborg, au plan d'action de l'UE sur le changement climatique et à d'autres initiatives. La croissance du transport urbain devrait être dissociée de son impact négatif sur l'environnement ;
- **améliorer la sécurité routière** pour empêcher les accidents mortels ;
- **améliorer la mobilité pour les personnes les plus vulnérables** et améliorer la qualité de vie des citoyens.

En mars 2008, la Commission avait consulté toutes les parties prenantes. Le Parlement européen a rédigé un rapport d'initiative en réaction au livre vert de la Commission. Le groupe socialiste a profité de cette opportunité pour établir un agenda sur la mobilité urbaine, en vue du plan d'action sur la mobilité urbaine que la Commission avait l'intention de lancer fin 2008.

En l'absence d'un Plan d'Action de la Commission, les membres socialistes de la commission Transport ont avancé et nommé un rapporteur pour un Plan d'Action sur la mobilité urbaine.



Quel est le rôle général des régions, des villes/communes et de l'UE dans ce processus ?

Comme la mobilité urbaine est une matière très complexe couvrant de nombreux domaines politiques, il serait utile de **dresser une liste de ce que l'UE peut et ne peut pas faire**. Le groupe socialiste estime que l'Europe a un rôle à jouer dans les domaines où les États membres tirent profit d'une collaboration dans le cadre de l'UE. D'autre part, lorsqu'il apparaît clairement que les problèmes peuvent être mieux résolus localement, le principe de subsidiarité doit s'appliquer.

*Le message le plus important à cet égard est l'appel à **une approche intégrée** incluant tous les niveaux de gouvernement. Les villes devraient collaborer avec les régions, les autorités nationales et l'UE pour résoudre les principaux problèmes liés à la mobilité urbaine. Il est important que les institutions européennes dressent **une liste claire de leurs compétences et initiatives dans le domaine de la mobilité urbaine**. L'UE devrait, par exemple, établir une base de données reprenant toutes les initiatives régionales, municipales et locales fructueuses en cours dans ce domaine pour faciliter encore l'échange de bonnes pratiques.*

En outre, il est nécessaire de rationaliser et d'améliorer la coordination des législations existantes. De nombreuses législations communautaires ayant une incidence sur la mobilité urbaine (p. ex. les directives sur la qualité de l'air³, les articles du traité sur la concurrence, les aides d'État et les marchés publics et la directive sur le bruit dans l'environnement⁴) devraient être révisées et, si nécessaire, adaptées pour promouvoir un transport urbain plus durable.

³ Directives 96/62/CE du Conseil, 1999/30/CE du Conseil, 2000/69/CE, 2002/3/CE, 2004/107/CE, etc.

⁴ Directive 2002/49/CE

*Le groupe socialiste soutient dès lors fortement le concept des **plans de mobilité durable**, qui visent à réduire l'utilisation des voitures particulières et à promouvoir la marche et le vélo, l'utilisation des transports publics et la distribution efficace et durable des biens et services dans nos villes. Ces plans doivent être développés en coopération avec tous les niveaux de gouvernement concernés, ainsi que toutes les parties prenantes.*

Comment réduire la dépendance des voitures particulières ?

Qu'en est-il des expériences de tarification de la circulation urbaine (Londres/Stockholm)?

L'expérience londonienne a montré que des systèmes efficaces de tarification pouvaient réduire drastiquement l'utilisation des véhicules particuliers. En 2003, la capitale britannique a lancé le programme de tarification anti-congestion le plus important du monde, qui a résulté en une baisse de 30 pour cent des encombrements et en une amélioration substantielle de la fluidité du trafic en semaine. Une grande partie de la population soutient vivement ce programme, mais malheureusement, les plans d'extension de celui-ci ont été mis au placard par le maire conservateur Boris Johnston.

Il en va de même pour le système de Stockholm. Au cours de la période d'essai d'un an en 2005 et 2006, la capitale suédoise a pu réduire son trafic de 10 à 15 pour cent pendant les heures de pointe, résultant en une circulation plus fluide, en des réductions importantes des émissions de CO₂ et autres polluants, en un passage à des moyens de transport plus durables (4 pour cent de hausse de l'utilisation des transports publics) et en une diminution de 5 à 10 pour cent du nombre de blessés et de décès dus aux accidents de la route. Avant les essais, les citoyens étaient très sceptiques envers le système de tarification. Après coup, une majorité d'entre eux le soutenaient.

Dans les deux cas, les sociaux-démocrates ont été à la base de l'adoption de ces mesures.

Toutefois, lors de la conception de tels systèmes anti-congestion, il faut veiller à éviter l'exclusion sociale. Les systèmes qui désavantagent les plus démunis par rapport aux individus qui peuvent facilement joindre les deux bouts sont inéquitables et doivent être repensés. De même, l'incidence sur le commerce local de la limitation ou de l'interdiction des voitures dans les centres-villes doit être prise en compte lors de la délimitation de zones vertes urbaines ou de zones de calme.



*Le groupe socialiste estime qu'il faut **se pencher attentivement sur ces bonnes pratiques** et que leur incidence doit être mentionnée de manière comparable, de sorte à pouvoir s'inspirer de ces projets pour les autres grandes villes.*

Faut-il envisager des systèmes de « labels »?

Un des outils les plus importants est la planification obligatoire de **zones vertes urbaines ou de zones de calme**⁵ dans les villes d'une certaine taille⁶. Il s'agit de zones où les véhicules particuliers et les camions ne sont pas autorisés ou sont soumis à une tarification ou à un autre système anti-congestion, tel que la tarification de la pollution introduite à Stockholm, à Londres, dans certaines villes allemandes, ou le système Eco-Pass à Milan⁷. La planification d'espaces verts en vue d'améliorer la qualité de l'air pour les piétons, les cyclistes et les citoyens en général devrait figurer en bonne place de tout plan de mobilité.

Les systèmes de labels pourraient être un bon moyen d'échanger et de récompenser les bonnes pratiques. Les villes appliquant des bonnes pratiques devraient pouvoir obtenir un label unique, uniforme et facilement reconnaissable récompensant ces initiatives. Les villes qui négligent les problèmes de mobilité urbaine devraient être dénoncées publiquement. L'Europe devrait dresser une « liste blanche » des villes à forte mobilité urbaine et une « liste grise » des villes à faible mobilité urbaine.

Faut-il promouvoir des programmes de marche et de vélo et les intégrer dans un plan de mobilité?

La marche et le vélo doivent être inclus dans les plans de mobilité car ils permettent de lutter efficacement contre l'obésité et les maladies liées au manque d'activité physique. De plus, ces activités peuvent être des alternatives valables aux transports publics pour les très courts trajets. Chaque ville de l'UE devrait développer une **politique urbaine en matière de marche et de vélo**.

⁵ Parfois également appelées zones à faibles émissions (Low emission zones – ZFE), voir www.lowemissionzones.eu

⁶ P. ex. les villes de plus de 100 000 habitants, comme suggéré pour les programmes de transports urbains durables dans le rapport Hegyi (A6-0233/2006).

⁷ Milan a introduit une taxe de 10 euros par jour pour les véhicules qui entrent dans le centre-ville.



À l'heure actuelle, peu de données sont disponibles sur le vélo et la marche dans les villes, mais il est clair que leur promotion est une option politique importante dans le cadre d'un plan de mobilité durable. Nous pouvons nous inspirer de Vélo'V⁸ à Lyon, par exemple, et d'initiatives similaires dans des villes du Sud de l'Europe.

Qu'en est-il du transport de marchandises?

La plupart des experts en mobilité urbaine, en planification et en développement sont d'accord pour dire que la logistique urbaine reste sous-estimée dans la planification du territoire des villes européennes. Comme mentionné, environ quatre véhicules sur dix dans l'UE sont utilisés pour la distribution de marchandises ou la fourniture de services. Comme la plupart des consommateurs se trouvent en ville, cela génère un trafic important qu'il faut gérer.

Bon nombre de villes européennes disposent déjà d'une politique du transport de marchandises, mais elles peuvent s'inspirer des expériences comme le projet de transport de marchandises en milieu urbain de Lyon (un projet similaire existe à Barcelone). Cette ville française a mis en place une nouvelle politique d'harmonisation de la taille, de la signalisation routière et des règles d'utilisation des zones de livraison (p. ex. une durée maximale de stationnement de 30 minutes, des restrictions d'accès pour les véhicules à plus fortes émissions). Le projet vise à réduire les doubles files en ville, une pratique qui entrave le trafic et augmente les risques pour les cyclistes et les autres usagers de la route vulnérables.

*C'est pourquoi le groupe socialiste demande l'**inclusion d'un chapitre sur la logistique urbaine dans le plan d'action de la Commission européenne sur la mobilité urbaine**⁹, en insistant particulièrement sur la diffusion des meilleures pratiques, comme par exemple celles constatées à Lyon.*

⁸ Le projet cycliste lancé à Lyon (FR) a été copié par d'autres villes, surtout dans le Sud de l'Europe.

⁹ Voir aussi le rapport de la membre du PSE Inès Ayala Sender sur « la logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable » (A6-0286/2007).



Comment développer de nouveaux systèmes de financement au sein de l'UE ?

Les Fonds structurels européens et les Fonds de cohésion peuvent-ils se concentrer sur la promotion de systèmes de transports durables plutôt que sur la construction de routes ?

Le financement de la mobilité urbaine est un des problèmes clés à régler. Les budgets des États membres de l'UE sont sous pression, ce qui laisse peu d'argent aux villes pour investir dans la mobilité urbaine. Le budget communautaire est également peu susceptible de laisser une marge pour les investissements majeurs dans les transports urbains au cours des années à venir. De nombreuses villes ne disposent pas des fonds nécessaires pour acheter des véhicules de transport public ni pour investir dans des infrastructures et d'autres projets.

*Le groupe socialiste appelle donc à une **approche créative de la mobilité urbaine, qui s'appuie sur des sources de financement multiples**. Cette approche devrait **se baser sur l'optimisation des ressources financières existantes de l'UE**, ainsi que sur les instruments juridiques de facilitation des investissements dans les transports urbains durables :*

- certains des fonds utilisés pour les **réseaux transeuropéens de transport (RTE-T)** devraient servir pour améliorer la connexion entre nos villes. L'expérience montre que les grands projets RTE en cours se concentrent sur la suppression des goulets d'étranglement sur les longs tronçons ferroviaires et les voies navigables intérieures, mais dans certains cas, le problème est la connexion entre le réseau RTE-T



et les villes. Le groupe socialiste réclame l'extension du réseau ferroviaire à grande vitesse, dans le cadre de l'extension des projets prioritaires actuels RTE-T 30, afin d'au moins assurer les liaisons entre les capitales de tous les États membres concernés ;

- certains États membres comptent déjà fortement sur les **Fonds structurels** et les **Fonds de cohésion** pour accélérer les investissements dans leurs systèmes de transports. Ces fonds ne suffisent pas pour stimuler une évolution rapide de l'investissement dans les transports urbains. L'UE devrait développer de nouvelles politiques pour encourager l'utilisation des fonds existants dans la mobilité urbaine. La création d'un réseau de villes de démonstration serait une bonne idée ;
- il convient également de souligner l'importance du financement de la recherche et du développement de nouvelles technologies pouvant contribuer à des villes plus durables. Cela est possible au titre du **7^e programme-cadre d'action** ;
- l'UE a également un rôle évident à jouer en matière d'établissement d'un **cadre pour les marchés publics et les investissements** dans la mobilité urbaine. Le groupe socialiste soutient le renforcement des orientations concernant les articles du traité sur les aides d'État, la mise en œuvre du nouveau règlement sur les obligations de service public dans le secteur des transports publics¹⁰ et d'autres initiatives comme la proposition de la Commission sur l'acquisition de véhicules propres¹¹. Les partenariats public-privé méritent une attention particulière. Les marchés publics conjoints devraient également être stimulés ;
- le groupe socialiste invite également la Commission européenne à encourager les autorités locales à fournir **des mesures incitatives sur le plan financier et non financier aux entreprises et aux utilisateurs privés afin qu'ils passent à des moyens de transport à faibles émissions**, et/ou à renouveler les flottes ou à les moderniser au moyen des technologies existantes respectueuses de l'environnement ;
- le rôle de la **Banque européenne d'investissement** en matière de mobilité urbaine doit être examiné. La BEI pourrait jouer un rôle crucial dans le soutien des investissements dans des moyens de transport et des infrastructures plus durables (JESSICA) ;
- une autre option pourrait être de dédier un fonds spécifique à la mobilité urbaine.

¹⁰ Règlement 1370/2007/CE

¹¹ COM(2007)817

Une attention particulière devrait être accordée à la **situation des villes dans les nouveaux États membres** qui ont rejoint l'UE lors des élargissements de 2004 et de 2007. Bon nombre de villes d'Europe de l'Est disposent de réseaux de transports publics bien développés, mais dans de nombreux cas, elles doivent investir fortement dans le renouvellement du matériel roulant et des infrastructures, ainsi que dans le développement de politiques pour les piétons, les cyclistes et les voitures. L'UE devrait tenir compte de cette situation spécifique lors de l'attribution de fonds aux initiatives de mobilité urbaine.

Comment mettre en œuvre, dans la pratique, un modèle d'internalisation des coûts externes?

Parmi les instruments clés de financement de la mobilité urbaine, citons les **systèmes de tarification**. Le groupe socialiste **soutient vivement le principe d'internalisation des coûts externes et l'échange des meilleures pratiques en la matière**. Une attention particulière devrait être accordée à l'interopérabilité technique de ces systèmes de tarification, et la mise en œuvre transfrontalière devrait être facilitée¹². Le groupe socialiste soutient les plans de la Commission en vue de développer un modèle général de calcul pour l'internalisation des coûts externes dans tous les moyens de transport.

La révision de la **directive Eurovignette**¹³ relative à la taxation des poids lourds pour le transport routier, afin d'y inclure un modèle d'internalisation des coûts externes, a suscité un vif intérêt du groupe socialiste. Toutefois, il faut faire une distinction entre la tarification urbaine et non urbaine. La directive Eurovignette a été conçue principalement pour les zones non urbaines, mais elle concerne également les villes. Étendre la portée de cette directive aux zones urbaines et imposer un modèle de calcul des coûts externes pourrait effectivement limiter les possibilités pour les villes d'appliquer des systèmes efficaces de tarification urbaine pour lutter contre la congestion, le bruit et la pollution.

Comment encourager les politiques et technologies innovantes et parvenir à l'interopérabilité?

Qu'en est-il des STI (Systèmes de Transports Intelligents) – comment les normaliser?

La technologie de transport et de navigation peut grandement contribuer à des villes plus durables et moins encombrées. Un travail important a déjà été accompli et l'UE a énormément contribué au développement des systèmes intelligents de transport. Tout d'abord, l'UE soutient la recherche et le développement dans ces systèmes par le biais du septième programme-cadre d'action. En outre l'UE dispose de plusieurs programmes de promotion de technologies propres et silencieuses tels que les projets CUTE¹⁴ et CIVITAS¹⁵.

Ces projets ont généralement atteint de bons résultats et fourni aux législateurs de bons outils pour réaliser certains des objectifs mentionnés dans l'actuel livre vert sur la mobilité urbaine et dans le livre blanc de 2001 sur les transports.

Toutefois, il est temps de faire passer ces initiatives au niveau supérieur et d'entamer la mise en œuvre de certaines des solutions technologiques développées dans le cadre des différents projets pilotes de

¹⁴ Programme de démonstration pour le développement de véhicules à hydrogène dans le transport urbain.

¹⁵ CIVITAS – des transports plus propres et meilleurs dans les villes – est l'abréviation de City-Vitality-Sustainability (ville-vitalité-durabilité). Avec l'initiative CIVITAS, la CE vise à faire une avancée décisive en soutenant et en évaluant la mise en œuvre de stratégies ambitieuses de transports urbains durables qui devraient faire une réelle différence pour le bien-être des citoyens européens. CIVITAS I a été lancée au début 2002 (dans le 5^e programme-cadre de recherche); CIVITAS II a été lancée au début 2005 (dans le 6^e programme-cadre de recherche). CIVITAS I (2002-2006) porte sur 19 villes groupées en 4 projets de démonstration, tandis que CIVITAS II (2005-2009) porte sur 17 villes groupées en 4 projets de démonstration. Ces 36 villes dans toute l'Europe seront financées par l'UE à hauteur de 100 Mio EUR et le budget global de l'initiative sera supérieur à 300 Mio EUR.



l'UE. Le groupe socialiste soutient l'idée d'un programme Civitas Plus, qui serait significativement étendu pour inclure plus de villes et plus de projets, et pour réorienter le programme vers la mise en œuvre des technologies. Cela devrait mener à une avancée décisive dans les technologies de transports urbains propres et silencieuses.

La normalisation au niveau de l'UE pourrait également aider certains États membres à surmonter plus facilement les coûts élevés des prototypes et le manque d'expérience dans les projets innovants.

Qu'en est-il de l'efficacité énergétique et de la conduite écologique?

Le groupe PSE invite également la Commission à lancer des initiatives globales sur l'utilisation du projet de navigation par satellite Galileo et d'autres nouveaux projets pertinents en matière de transports urbains. Elle devrait aussi poursuivre l'échange des meilleures pratiques pour mettre en œuvre des solutions efficaces (p. ex. LKW-Maut en Allemagne, etc.) dans le cadre des partenariats public-privé tels que ERTICO, ou par le biais de projets comme CIVITAS.

*Un élément de plus en plus important dans le débat sur les systèmes intelligents de transport est l'**efficacité de l'énergie et des transports**.*

Le secteur des transports est le plus grand consommateur de carburants fossiles dans l'UE (il représente 71 pour cent de la consommation totale de pétrole; 98 pour cent de l'énergie utilisée pour le transport est à base de pétrole). Le secteur des transports dépend donc fortement des importations de pétrole provenant de pays extérieurs à l'UE. Le groupe socialiste soutient toute initiative appropriée visant à réduire l'utilisation de carburants fossiles dans l'UE. Il soutient également les propositions de la Commission en vue de réduire encore les émissions des nouvelles voitures: la proposition Euro VI¹⁶ et la proposition relative à l'établissement des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers¹⁷.

Autre élément important de toute bonne politique d'innovation en matière de transports, l'**efficacité des transports**. Les systèmes intelligents de transport et la logistique urbaine intelligente (ainsi que les autoroutes de la

¹⁶ COM(2007)851

¹⁷ COM(2007)856

mer) peuvent fortement réduire le nombre de camions et de camionnettes vides sur les routes urbaines.

*En règle générale, le groupe socialiste invite les autorités européennes, nationales, régionales et locales à prendre des mesures immédiates pour renforcer les **campagnes d'éducation et d'information** de sorte à sensibiliser les citoyens à leur comportement dans le trafic, en mettant l'accent sur la sécurité et l'efficacité énergétique.*

La conscience de l'**efficacité énergétique peut être intégrée dans l'éducation des conducteurs en Europe**. Ce serait une bonne idée d'inclure les techniques de « conduite écologique » dans le programme d'enseignement des écoles de conduite, à la fois pour les conducteurs professionnels et privés. Il faut encourager les initiatives visant à améliorer la planification des transports, le partage de voitures et le transfert modal vers des moyens de transport plus durables ou la co-modalité.

Comment promouvoir une législation meilleure et plus efficace pour lever les obstacles juridiques et techniques?

Le livre vert sur la mobilité urbaine fournit une bonne opportunité pour revoir la législation existante qui a une incidence sur la mobilité urbaine. Le principal problème actuel est que ni la Commission, ni les États membres, ne semblent disposer de données correctes et normalisées sur lesquelles baser leur politique.

*Le groupe socialiste soutient l'idée d'une **plate-forme européenne de la mobilité urbaine** ou tout moyen efficace de collecter et de comparer les informations en matière de mobilité urbaine (p. ex. les statistiques sur la congestion, l'utilisation de la voiture, le nombre de navetteurs et leur origine, etc.). Une telle plate-forme ne devrait toutefois pas être qu'une agence de plus engendrant plus de formalités administratives et de bureaucratie, mais plutôt un moyen efficace de rassembler des **statistiques et des connaissances provenant de structures existantes telles que Eurostat et l'Agence européenne pour l'environnement**, afin de permettre à tous les législateurs, à tous les niveaux, d'avoir accès à ces données et de les utiliser pour élaborer leurs politiques.*

La plate-forme pourrait, par exemple, aussi dresser une liste des législations existantes qui peuvent ou doivent être revues pour promouvoir la mobilité urbaine durable et produire des rapports réguliers sur la mobilité urbaine.

Un autre grand problème qui mérite une certaine attention est la lourdeur administrative qui accompagne l'élaboration de politiques au sein de l'exécutif européen. Le principal problème semble être que la coopération est insuffisante entre les différentes directions et les commissaires qui préparent et lancent les propositions ayant des incidences sur la mobilité urbaine.

*Ce serait dès lors une bonne idée de nommer des **officiers de liaison chargés de la mobilité urbaine dans toutes les DG qui traitent des législations affectant la mobilité urbaine.** Ces officiers seraient essentiels dans les DG telles que TREN, ENVI et REGI et permettraient de contribuer à atteindre les objectifs du programme « Mieux légiférer » de la Commission.*

Comment créer des systèmes de transport meilleurs et plus axés sur le client, basés sur l'intégration et répondant aux défis environnementaux ?

Comment les systèmes de transports publics peuvent-ils être une alternative aux voitures et comment pouvons-nous disposer de systèmes de transports publics de qualité ?

*Un des principaux objectifs de toute bonne politique de transport devrait être de **pousser les personnes à abandonner leur voiture et à se tourner vers des moyens de transport plus durables**. Nous pourrions ici appliquer une politique promouvant la marche, le vélo et les transports publics, la voiture particulière n'étant utilisée qu'en dernier recours (une politique « **MBTV** »).*

À cette fin, chaque plan de mobilité urbaine d'une ville devra contenir une politique pour les piétons et les cyclistes, un plan de transports urbains de qualité et une politique intégrée intermodale et/ou co-modale qui aborde les problèmes comme les espaces de parking et les connexions avec un centre-ville. Il est important de souligner ici que cette tâche incombe principalement aux organes municipaux et régionaux... L'UE peut faciliter l'échange des meilleures pratiques via CIVITAS et/ou une plate-forme européenne du transport urbain ou une initiative équivalente.

*Toutefois, l'UE a un rôle à jouer s'agissant de certains autres aspects essentiels des transports publics. Comme elle l'a fait pour le transport ferroviaire et aérien, l'UE devrait garantir **les droits des passagers dans les transports publics**, et elle peut également légiférer sur les **normes de qualité dans les transports publics et sur les droits des passagers handicapés**.*

Un autre élément important est la politique de **fixation des prix**. Les États membres, les autorités locales et les régions devraient posséder les outils adéquats pour développer et mettre en œuvre une politique intelligente de fixation des prix afin de renforcer l'attractivité des transports publics et des autres moyens de transport durables. Cela requiert également une **politique de billetterie intégrée, co-modale ou multimodale**. Si les passagers doivent acheter un billet différent à chaque fois qu'ils passent du train au métro, au bus ou au tram, ils sont moins susceptibles d'utiliser ces moyens de transport public. Les systèmes à billet unique, comme l'Oyster Card à Londres¹⁸, devraient servir d'exemples. Il faut également réfléchir à l'intégration du coût du parking, de la congestion et des systèmes de partage de vélos dans ces systèmes à « carte intelligente ». Cela facilitera effectivement le transport multimodal pour les citoyens.

Comment le transport urbain peut-il promouvoir la cohésion sociale ?

Quels sont les besoins des personnes âgées et des jeunes ménages sans voiture et à ressources limitées?

On l'oublie souvent, mais la mobilité revêt une dimension sociale très importante. La population européenne vieillit rapidement et même si l'UE a atteint un niveau sans précédent de richesse depuis la Seconde Guerre mondiale, de nombreuses personnes éprouvent de grandes difficultés à joindre les deux bouts à la fin du mois, en particulier les sans-emploi et les parents célibataires.

La catégorie démographique et sociale de chaque citoyen détermine fortement ses besoins en matière de mobilité. De nombreuses personnes âgées deviennent isolées car elles sont moins mobiles. Les personnes sans emploi ou handicapées sont plus susceptibles d'être dépendantes de moyens de transport moins coûteux, comme les transports publics. Cela peut entraver l'inclusion sociale étant donné qu'elles sont souvent moins susceptibles de rencontrer d'autres personnes ou de trouver un emploi.

*Lors de l'élaboration d'un plan de transport urbain, les villes devraient **tenir compte des besoins de mobilité des personnes âgées, handicapées et socialement vulnérables (une charte sur la ville européenne durable, rédigée par la dernière présidence allemande, pourrait y être incluse)**. Cela requiert avant tout une étude approfondie: chaque ville devrait examiner les besoins de mobilité spécifiques des citoyens vulnérables et prendre les mesures qui s'imposent. Le rôle de l'UE est d'échanger les meilleures pratiques et, si nécessaire, de prendre des initiatives législatives pour sauvegarder l'inclusion sociale des citoyens grâce à la mobilité.*

Un élément important de ce type de politique consiste à **garantir la mobilité des personnes âgées et handicapées**. Comme les personnes âgées occupent une part de plus en plus grande de la population de l'UE, et comme les personnes handicapées représentent 15 pour cent de cette population, il sera de plus en plus important de les attirer dans les transports publics par le biais de politiques de fixation des prix et d'autres instruments. Des services de transport spéciaux pour les personnes handicapées et à mobilité réduite, comme des services porte-à-porte, devraient être garantis si possible.

Comment améliorer la sécurité en milieu urbain?

Qu'en est-il des piétons et des cyclistes?

La Commission européenne a fixé un objectif ambitieux en matière de réduction du nombre de victimes de la route dans l'UE, consistant à réduire ce nombre de moitié entre 2001 et 2010. Même si le nombre d'accidents a diminué de 17,5 pour cent entre 2001 et 2005, il reste beaucoup à faire¹⁹.

Les piétons, surtout ceux à mobilité réduite, et les cyclistes restent les catégories les plus vulnérables d'usagers de la route lors des accidents²⁰, mais la marche et le vélo peuvent être des alternatives très valables à la voiture particulière, voire aux transports publics dans les villes. Toutefois, comme l'a souligné la Commission dans son livre vert, les données fiables et comparables sur la marche et le vélo en tant que moyens de transport dans les villes sont très rares.

*Le groupe PSE appelle à une **étude approfondie sur la marche et le vélo dans les villes**, une tâche qui peut être assignée à la plate-forme de la mobilité urbaine ou à un organe équivalent.*

Les piétons et les cyclistes sont confrontés à de nombreux problèmes dans les villes. Ce sont eux qui sont le plus exposés à la pollution, au trafic et aux risques de sécurité. Ainsi, chaque ville devrait élaborer une politique de qualité pour les piétons et les cyclistes. L'UE devrait redoubler d'efforts en finançant l'échange des meilleures pratiques par le biais de projets comme

¹⁹ Les chiffres présentés dans le bilan à mi-parcours du livre blanc sur les transports (COM(2006)74) indiquent qu'en 2005, environ 41 600 personnes ont perdu la vie sur les routes, soit une baisse (même si elle est trop faible) de 17,5 pour cent en 4 ans. Au taux actuel de diminution, le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne en 2010 est susceptible de s'élever à 32 500, et l'objectif de maximum 25 000 ne sera probablement pas atteint.

²⁰ Les 1 300 000 accidents de la route par an font plus de 40 000 morts et 1 700 000 blessés. Les coûts directs et indirects sont estimés à 160 milliards d'euros, soit 2 pour cent du PIB de l'UE. Certains groupes de population ou certaines catégories d'usagers de la route sont particulièrement vulnérables: les jeunes entre 15 et 24 ans (10 000 morts par an), les piétons (7 000) et les cyclistes (1 800).

ByPad (« *Bicycle Policy Audit* » - Audit de la politique cyclable)²¹ et poursuivre sa collaboration avec les parties prenantes pour élaborer de nouvelles initiatives (p. ex. les projets de partage de vélos, les orientations en matière de planification urbaine, ...).

*Un autre instrument important de promotion du vélo et de la marche est l'**harmonisation des codes de la route dans l'UE**. Il faut réfléchir à des options politiques telles que les règles uniformes de priorité pour les piétons et les cyclistes.*

²¹ ByPad (*Bicycle Policy Audit*) a été développé par un consortium international d'experts en vélo dans le cadre d'un projet financé par l'UE et vise à octroyer un label aux villes qui appliquent une politique favorable au vélo. Un audit ByPad a déjà été réalisé par plus de 100 villes et régions dans 22 pays, dont de nombreuses ont reçu le certificat ByPad.

Comment la planification urbaine peut-elle contribuer à un milieu urbain propre et prendre en compte les considérations démographiques tout en réduisant le nombre de voitures sur la route ?

La planification urbaine est essentielle pour faire de nos villes des milieux durables de vie et de qualité pour nos citoyens. La plupart des villes européennes ont traversé une période intensive de réorganisation et de planification urbaine à la fin du 19^e et au début du 20^e siècle, lorsque la révolution industrielle était à son apogée. Dans de nombreux cas, cette planification a inclus la construction de routes larges et de boulevards, idéaux pour l'évolution de la circulation des voitures dans les décennies qui ont suivi la Seconde Guerre mondiale. Mais le résultat est qu'aujourd'hui, toutes les villes européennes sont submergées par le trafic, ce qui cause des problèmes de congestion, de pollution et de parking.

Il sera pratiquement impossible de revenir en arrière et de planifier nos villes de manière totalement différente; nous devons faire avec l'héritage urbanistique de nos villes. Toutefois, l'UE devrait examiner le rôle qu'elle peut jouer dans la planification de nouveaux développements dans les villes afin d'éviter l'expansion de la congestion.



*Le groupe PSE soutient dès lors l'idée des **évaluations de l'impact sur la mobilité**. Les législations communautaires en matière d'environnement²² obligent désormais les États membres à demander une étude de l'impact sur l'environnement à chaque fois qu'ils prévoient des travaux d'infrastructures ou d'autres changements structurels et territoriaux importants.*

Un des problèmes clés en matière d'utilisation et de planification territoriale est le flux de véhicules entre les lieux de résidence et de travail. Le volume de trafic des navetteurs peut être réduit en permettant à plus de personnes de travailler à partir de leur domicile, grâce à une connexion internet, et par le biais du travail mobile, mais à la fin de la journée, des millions de citoyens doivent toujours rentrer à leur domicile, et ce quotidiennement.

*De même, la notion de **gestion du temps** est très importante pour organiser nos villes et améliorer la qualité de vie. Les plans de mobilité urbaine devraient tenir compte des rythmes de vie des personnes. Il ne faut pas se limiter à l'analyse de la distance entre le lieu de résidence et le lieu de travail, mais aussi se pencher sur les différences d'horaires de travail, afin de mieux répartir le temps passé en ville.*

Les problèmes causés par le trafic des navetteurs résultent souvent d'une mauvaise planification urbaine. L'installation de sites industriels à côté d'une route déjà encombrée ajoute encore à la congestion. Les autorités locales et régionales devraient dès lors obliger les développeurs à tenir compte de l'aspect de mobilité de leurs projets avant de les poursuivre.

*Le groupe socialiste soutient également l'idée des **plans de mobilité dans les entreprises**. Celles-ci doivent élaborer des plans pour permettre à leurs travailleurs de se rendre au travail de la manière la plus rapide et la plus durable.*

²² La législation la plus importante en la matière est la directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.







www.socialistgroup.eu
www.socialistgroup.mobi