



**COUNCIL OF EUROPEAN MUNICIPALITIES AND REGIONS
CONSEIL DES COMMUNES ET REGIONS D'EUROPE**

Inscrit au registre des représentants d'intérêts de la Commission européenne.

Numéro d'inscription : [81142561702-61](https://ec.europa.eu/europeaid/infocentre/interested-parties/81142561702-61)

Prise de position du CCRE sur le Livre blanc sur les trans- ports

**« Feuille de route pour un espace euro-
péen unique des transports – Vers un
système de transport compétitif et
économe en ressources »**

COM (2011)144 final

Bruxelles, août 2011

Conseil des Communes et Régions d'Europe • Council of European Municipalities and Regions

15 Rue de Richelieu F-75 001 Paris
tel : + 33 1 44 50 59 59

info@ccre-cemr.org - www.ccre.org

1 Square de Meeûs B-1000 Bruxelles
Tel : + 32 2 511 74 77

Contexte

Le 28 mars 2011, la Commission européenne a publié le Livre blanc intitulé « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources » (COM(2011) 144 final)¹. Ce document définit le cadre de la politique européenne des transports pour les dix prochaines années et fixe des objectifs à l’horizon 2030 et 2050. Eu égard à l’importance stratégique de ce document, qui va influencer les orientations futures et le développement de la législation de l’Union européenne sur les transports, et aura donc une incidence sur les politiques locales et régionales en matière de mobilité, le Conseil des Communes et Régions d’Europe (CCRE) a décidé de formuler des commentaires sur le Livre blanc.

Le CCRE est l’organisation faitière regroupant 53 associations nationales de gouvernements locaux et régionaux dans près de 40 pays européens (www.ccre.org). Les membres du CCRE représentent les collectivités locales et régionales tant dans les zones urbaines que rurales.

Le CCRE a un groupe de travail sur les transports qui travaille depuis longtemps sur la question de la mobilité durable. Le CCRE plaide pour que les politiques de mobilité durables de l’UE soient placées au cœur des actions européennes, nationales, régionales et locales. La mobilité durable implique un transfert vers des modes de transport plus durables, en ce compris les transports en commun, le vélo et la marche, de même que le développement de véhicules non polluants et économes en énergie et l’utilisation de carburants propres.

Le CCRE a participé activement à la préparation du Livre blanc et a notamment pris position sur la communication de la Commission européenne relative à un avenir durable pour les transports². Nous soulignons la nécessité d’assurer la cohérence de la politique européenne des transports avec la stratégie Europe 2020 pour une croissance intelligente, durable et inclusive, de même que la nécessité de donner une dimension territoriale au Livre blanc. Les transports jouent en effet un rôle clé pour garantir la compétitivité économique des zones urbaines et rurales et sont également un moyen efficace pour favoriser l’inclusion sociale.

Personne de contact :

Marie Bullet, chargée de mission au CCRE responsable de l’environnement, des transports et de l’énergie

Courriel: marie.bullet@ccre-cemr.org

Tél.: + 32 2 500 05 35

¹ http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011_white_paper_en.htm

² Position du CCRE disponible à l’adresse :
http://www.ccre.org/prises_de_positions_detail.htm?ID=94&idca=1

Livre blanc 2011 - « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources – COM(2011)144 final ».

PARTIE I – ELEMENTS ESSENTIELS DE LA POSITION DU CCRE

1. Divergence entre les ambitions et les mesures du Livre blanc

Le CCRE apprécie le niveau élevé d'ambition affiché dans le Livre blanc, mais doute cependant que les mesures avancées soient suffisantes pour réaliser les objectifs proposés pour développer un système de transport compétitif et économe en ressources³.

La plupart des mesures proposées dans le Livre blanc ne prévoient en effet qu'une mise en place ou une effectivité à long terme, alors que les défis rencontrés actuellement par les collectivités locales et régionales, tels que le respect des normes européennes sur la qualité de l'air ou le bruit, requièrent une action immédiate.

⇒ *Le CCRE invite les institutions européennes à compléter les ambitions à long terme du Livre blanc par des objectifs intermédiaires et à envisager des mesures reflétant la nécessité d'une action plus rapide.*

2. Priorité à des mesures fortes de l'UE en amont pour lutter contre les émissions des transports

Le CCRE estime que les propositions de la Commission européenne sont trop modestes pour pouvoir atténuer l'incidence négative des transports sur l'environnement et la qualité de vie. Il est urgent de proposer des mesures fortes à l'échelle européenne relatives aux émissions de gaz à effet de serre, aux polluants atmosphériques (y compris le NO₂) et au bruit, et ce pour tous les modes de transport, ainsi que des normes de qualité pour les carburants. Avec des normes plus strictes, le secteur des transports peut devenir plus durable d'une manière efficiente et relativement peu coûteuse. La Commission européenne est invitée à s'assurer que ces normes fournissent les résultats escomptés dans des conditions réelles d'utilisation, étant donné que les municipalités font généralement reposer leurs politiques sur ces normes.

Dans le même temps, les modes de transport respectueux de l'environnement, tels que la marche, le vélo, les transports en commun ou les pipelines, méritent une meilleure place et un meilleur soutien dans les futures politiques de l'UE.

⇒ *Les collectivités locales et régionales ont peu d'outils à leur disposition pour atténuer l'incidence négative des transports sur l'environnement : une politique de l'UE forte pour lutter contre les émissions des transports à la source serait d'un grand soutien pour les aider à atteindre les normes fixées en matière de qualité de l'air et de bruit.*

³ Dans son Livre blanc, la Commission européenne identifie un certain nombre d'objectifs concrets pour parvenir à un « système de transport compétitif et économe en ressources », comme, par exemple : réduire de moitié l'usage des voitures utilisant des carburants traditionnels dans les transports urbains d'ici à 2030; les faire progressivement disparaître des villes pour 2050; mettre en place une logistique urbaine essentiellement dépourvue de CO₂ pour 2030 dans les grands centres urbains.

3. Un degré élevé de flexibilité doit être laissé aux collectivités locales et régionales pour leur permettre d'apporter des solutions appropriées aux défis locaux en matière de mobilité

Le principe de subsidiarité, et donc les compétences des collectivités locales et régionales, doivent être respectés. Le CCRE s'oppose à toute approche par le haut pour ce qui est de la mobilité urbaine. Nous sommes notamment fermement opposés à toute tentative de l'UE d'imposer des normes ou des critères communs ou une harmonisation en ce qui concerne les systèmes de restriction d'accès et les plans de mobilité urbaine durable. Les politiques de transport urbain sont locales par leur nature même et élaborées en fonction des conditions et des besoins locaux.

La Commission européenne devrait poursuivre l'approche non-législative contenue dans le Livre vert et le plan d'action sur la mobilité urbaine. Elle devrait fournir le cadre, notamment technologique et financier, qui permettra aux communes et aux régions de mettre en œuvre des politiques de mobilité durable. En outre, l'UE peut apporter une valeur ajoutée en soutenant les engagements volontaires, l'échange d'expériences ou encore le développement de lignes directrices qui pourraient servir d'inspiration à d'autres collectivités locales et régionales.

⇒ *Il n'existe pas de solution toute prête en matière de transport urbain. Le CCRE s'oppose à toute obligation imposée aux collectivités locales en ce qui concerne des plans de mobilité urbaine durable ou des mesures de restriction d'accès, y compris pour les zones vertes.*⁴

4. Des ressources financières importantes sont nécessaires pour mettre en place des modes de transport durables

Le financement nécessaire pour mener des politiques locales et régionales ambitieuses dans le domaine des transports reste un défi majeur. Un financement important est notamment nécessaire pour réaliser des investissements dans des modes de transport durables, mais aussi pour entretenir les infrastructures existantes et rendre attractifs des modes de transport comme les transports en commun, la marche ou le vélo.

Au niveau local et régional, la pression exercée pour financer les transports publics à partir des budgets publics continuera à s'intensifier et il faut trouver de nouvelles formes de financement. Toutefois, le CCRE fait observer que l'ingénierie financière ne peut entièrement remplacer l'octroi de subventions. Il sera important de veiller à ce qu'il y ait une flexibilité suffisante pour financer les transports soit grâce à des subventions, soit grâce à l'ingénierie financière (ou une combinaison de ces deux moyens).

⇒ *Le CCRE prône un financement européen adapté aux projets et défis locaux et régionaux en matière de mobilité. Il faudrait traiter de manière adéquate la question des transports dans le cadre financier pluriannuel et la révision de la politique de cohésion, et prévoir des solutions financières qui bénéficient directement aux collectivités locales et régionales.*

5. Impliquer les collectivités locales et régionales dans le développement des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T)

Les propositions de la Commission européenne visant à améliorer les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) sont les bienvenues. L'accent doit être mis sur les projets présentant une réelle valeur ajoutée européenne et portant essentiellement sur la suppression des goulets d'étranglement, les maillons manquants et les connexions, tout en

⁴ Pour de plus amples informations, voir la déclaration commune du CCRE et de Eurocities sur les mesures de restriction d'accès dans les villes, adoptée en février 2011 : http://www.ccre.org/prises_de_positions_detail.htm?ID=121&idca=1

gardant à l'esprit l'objectif de cohésion territoriale et d'accès de l'ensemble des régions de l'UE au réseau RTE-T via des liaisons secondaires. Les décisions relatives à la structure et au développement des réseaux transeuropéens de transport ne doivent pas seulement venir d'en haut, mais impliquer aussi les collectivités locales et régionales concernées.

La Commission européenne a proposé un nouveau fonds, intitulé « Connecting Europe Facility » (« *mécanisme pour l'interconnexion en Europe* »), qui permettra de financer, à partir de 2014, les projets d'infrastructure transfrontaliers présentant un intérêt pour l'UE. Cette proposition n'aborde cependant pas le problème des goulets d'étranglement locaux affectant le flux de trafic à l'échelon européen et ne fait pas le lien avec le cadre stratégique commun pour les fonds structurels.

⇒ *Il serait bon de consulter les gouvernements locaux et régionaux au moment d'opérer des choix pour le réseau RTE-T, afin de garantir que ce dernier corresponde bien aux priorités régionales en termes d'accès. Une approche descendante est à éviter et la cohésion territoriale devrait être considérée comme une dimension importante des réseaux transeuropéens.*

6. Exploiter davantage le potentiel des systèmes de transport intelligents et des données ouvertes

Les technologies de l'information et de la communication sont indispensables pour une mobilité durable et fluide, à la fois dans les zones urbaines et rurales. Des normes européennes relatives à des systèmes de transport intelligents devraient être adoptées dans un avenir proche afin d'éviter une hausse des coûts en raison de l'incompatibilité des systèmes nationaux et un effet retardateur sur l'innovation au niveau national. Il est essentiel que les normes européennes soient adoptées en collaboration avec les gouvernements précurseurs et qu'elles tiennent compte des solutions déjà mises en œuvre.

Le CCRE préconise également des systèmes de transport intelligents basés sur des normes ouvertes. Le partage des données est essentiel afin de parvenir à une interopérabilité entre les différents systèmes informatiques. Le marché peut relever ce défi, en tenant compte des exigences locales.

⇒ *Il faudrait développer de bonnes technologies de l'information et de la communication afin d'équilibrer l'offre et la demande. Une harmonisation rapide des systèmes de transport intelligents est essentielle pour éviter l'incompatibilité entre systèmes et une hausse des coûts. Les données ouvertes devraient être encouragées afin de stimuler le marché et de rendre les informations sur les voyages attrayantes et accessibles aux passagers.*

7. Une plus grande attention doit être portée à la modification des comportements

Le Livre blanc prévoit un changement radical dans nos comportements en matière de mobilité. Il ne contient cependant pas de propositions sur la façon d'influencer le comportement des gens. L'Union européenne peut contribuer à cette réflexion en fournissant des informations et en soutenant des campagnes de sensibilisation, ce qui faciliterait aussi la tâche des élus locaux et régionaux au moment de prendre les décisions nécessaires.

⇒ *Les propositions concrètes sur la façon d'encourager une modification des comportements font défaut. Les gouvernements locaux et régionaux apprécieraient d'être soutenus dans le cadre de ces activités.*

8. Cohérence et coopération comme principes directeurs pour la mise en œuvre de la stratégie européenne des transports

La mise en œuvre de la stratégie européenne des transports doit reposer sur une forte cohérence entre les différents domaines politiques (ex. environnement, cohésion, innovation, etc.) et une coopération étroite entre les différents niveaux de gouvernement.

La contribution des collectivités locales et régionales est décisive pour atteindre un « système de transport compétitif et économe en ressources » en Europe, compte tenu de leurs compétences et du nombre considérable de défis, mais également de solutions, au niveau local et régional. Il est essentiel que les communes et les régions contribuent au développement des mesures annoncées dans le Livre blanc qui auront un impact politique, financier ou administratif sur elles.

⇒ *Le CCRE rappelle aux institutions européennes et aux gouvernements nationaux d'impliquer les gouvernements locaux et régionaux dans la mise en œuvre du Livre blanc, en particulier lorsqu'ils sont l'autorité compétente en matière de gestion de la mobilité et de planification.*

La seconde partie du document donne des précisions sur ces points et d'autres questions abordées dans le Livre blanc sur les transports, et contient des recommandations concrètes formulées par les collectivités locales et régionales.

PARTIE II – Point de vue détaillé sur des questions spécifiques abordées dans le Livre blanc

1. Objectifs à long terme.....	p.8
Transport par pipeline	
2. Politique plus stricte en amont.....	p.8
Politique européenne en amont pour les véhicules	
Politique européenne en amont pour les carburants	
3. Internalisation des coûts externes.....	p.11
4. Durabilité et innovation.....	p.12
Feuille de route technologique et modes de transport propres	
5. Mesures de restriction d'accès dans les villes.....	p.12
6. Soutien plutôt que planification obligatoire.....	p.12
7. Réseaux transeuropéens de transport	p.13
8. Systèmes de transport intelligents et interopérabilité.....	p.14
9. Information sur les voyages.....	p.15
10. Sécurité routière.....	p.15
11. Sécurité ferroviaire.....	p.16
12. Droits des passagers.....	p.16
13. Modification des comportements.....	p.16

1. Objectifs à long terme (point 2.5 du Livre blanc)

Le CCRE se félicite du caractère ambitieux des objectifs à long terme figurant dans le Livre blanc. Les voitures à faibles émissions dans les zones urbaines et la décarbonisation de la chaîne logistique urbaine peuvent en effet constituer des éléments importants pour résoudre les problèmes environnementaux liés aux transports et améliorer la qualité de vie. Néanmoins, le CCRE se demande si l'accent mis sur les objectifs à atteindre d'ici 2030 ou 2050 ne devrait pas être combiné avec des ambitions à plus court terme, lesquelles sont relativement absentes du Livre blanc.

Le CCRE doute vraiment que les mesures envisagées puissent répondre à ces objectifs ambitieux. La plupart des mesures proposées dans le Livre blanc ne prévoient qu'une mise en place ou une effectivité à long terme, alors que les problèmes rencontrés actuellement par les collectivités locales et régionales, tels que le respect des normes européennes sur la qualité de l'air ou le bruit, requièrent une action immédiate.

Le CCRE plaide pour que la priorité soit donnée aux mesures en amont, et ce pour tous les modes de transport. Par ailleurs, la Commission européenne se concentre sur le développement de nouvelles technologies (c.à.d. de véhicules neufs) au lieu de chercher à améliorer la performance environnementale des véhicules existants. Cette stratégie ne reflète pas le besoin qu'ont les collectivités locales et régionales d'obtenir un soutien immédiat de la part du niveau européen.

Recommandation : Les ambitions à long terme du Livre blanc doivent être complétées par des objectifs intermédiaires spécifiques à court terme.

Transport par pipeline

Le transport par pipeline est totalement absent du Livre blanc. C'est regrettable car les pipelines, qui sont principalement déployés pour le transport de gaz (liquides) et de liquides, sont une forme de transport de marchandises particulièrement durable. Ils constituent en outre un mode de transport important en volume. Aux Pays-Bas, par exemple, 14,4 milliards de tonnes-kilomètres ont été transportées par pipeline en 2009, ce qui représente plus de deux fois le volume transporté par rail. Le transport par pipeline est le troisième plus important mode de transport après le transport routier et le transport par voie navigable et possède l'avantage d'être invisible et de constituer un mode de transport propre.

Recommandation : Compte tenu de leur valeur ajoutée en termes de volume de transport et de durabilité, les pipelines devraient figurer au nombre des priorités futures de l'UE en matière de transport.

2. Politique plus stricte en amont (point 22 du Livre blanc)

L'un des objectifs de l'initiative phare « une Europe efficace dans l'utilisation des ressources » relevant de la stratégie Europe 2020⁵ est la réduction des émissions, de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores. Dans le cadre de cette initiative, le Livre blanc est identifié comme un outil important pour y parvenir. Cependant, **le CCRE estime que les mesures en amont décrites dans le Livre blanc sont insuffisantes pour lutter contre la pollution atmosphérique et les nuisances sonores.**

Les mesures développées en amont pour réduire l'incidence négative des transports sur l'environnement sont essentielles. Le CCRE préconise ainsi d'instaurer des mesures fortes à l'échelle européenne relatives aux normes d'émission et aux normes environ-

⁵ http://ec.europa.eu/resource-efficient-europe/pdf/resource_efficient_europe_fr.pdf

nementales visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit, et ce pour tous les modes : les voitures particulières, les deux-roues, le transport de marchandises, le transport maritime et aérien. **Avec des normes plus strictes, le secteur des transports peut devenir plus durable d'une manière efficiente et relativement peu coûteuse.** Au niveau local, la qualité de l'air n'est toujours pas satisfaisante et les niveaux sonores sont trop élevés. Bien trop souvent, ces problèmes doivent être résolus localement au moyen de mesures coûteuses en bout de chaîne. Or, ce ne sont pas les contribuables, mais bien l'industrie et les usagers des transports, qui devraient investir dans des technologies propres, de préférence sans dégagement d'émissions et à faible consommation d'énergie.

C'est une bonne chose que le Livre blanc se concentre principalement sur la réduction des émissions de CO₂ et non sur le trafic. C'est également ce vers quoi devrait tendre le premier objectif du Livre blanc⁶. Le retrait progressif des voitures utilisant des « carburants traditionnels » dans les transports urbains d'ici 2050 est tout à fait appréciable, mais il freine la recherche d'autres solutions. En outre, ce n'est peut-être pas aux collectivités locales d'œuvrer à des solutions technologiques. C'est pourquoi il faudrait privilégier comme objectif clair la réduction des émissions de CO₂, ainsi que des transports plus respectueux de l'environnement.

Recommandation: Une action énergique est nécessaire pour développer une politique européenne en amont relative aux gaz à effet de serre, aux polluants atmosphériques – y compris le NO₂ – et le bruit. Les modes de transport sans dégagement d'émissions tels que la marche, le vélo et le transport par pipeline méritent une meilleure place dans les futures politiques de l'UE.

Politique européenne en amont pour les véhicules

Le CCRE accueille favorablement l'intention de la Commission européenne de prendre des mesures afin d'encourager le **remplacement des vieilles voitures par des voitures plus propres et plus économes en énergie**. Des précisions seraient utiles quant à la nature des mesures envisagées. Le CCRE reconnaît tout à fait l'importance de renouveler le parc automobile. De nombreuses mesures au niveau local visent à accélérer le remplacement des véhicules plus anciens par de nouveaux. La Commission pourrait soutenir ces efforts par des mesures incitatives destinées à favoriser la pénétration sur le marché des véhicules EURO VI avant même l'entrée en vigueur de cette norme en 2014. Nous sommes favorables à une extension de la norme EURO VI à une norme CO₂ et NO₂, puisqu'en vertu de la législation environnementale, la norme NO₂ doit être respectée. Etant donné que ces normes sont seules en mesure de garantir une réduction significative des émissions et que des moteurs adaptés sont déjà sur le marché, cela pourrait appuyer considérablement les efforts menés au niveau local pour améliorer la qualité de l'air.

Dans ce contexte, le **développement d'un cycle d'essais pour les émissions des véhicules**, reflétant mieux les conditions réelles de conduite en ville, est à saluer. Dès la mise en place du nouveau cycle d'essais, celui-ci devrait être utilisé pour le développement des normes EURO VII. Ce faisant, la Commission européenne devrait analyser les synergies ou compromis qui existent ou que l'on peut trouver entre les efforts de l'UE pour réduire les émissions de CO₂ des véhicules et ceux fournis pour réduire les émissions polluantes. En outre, les institutions européennes ne devraient pas céder à la tentation d'assouplir les normes qui ont déjà été adoptées. Ainsi, le report de l'entrée

⁶ Réduire de moitié l'usage des voitures utilisant des carburants traditionnels dans les transports urbains d'ici à 2030; les faire progressivement disparaître des villes pour 2050; mettre en place une logistique urbaine essentiellement dépourvue de CO₂ pour 2030 dans les grands centres urbains.

en vigueur des normes d'émission pour les véhicules tout-terrain constitue un pas dans la mauvaise direction.

Le CCRE reconnaît que la Commission européenne a déjà intensifié ses efforts allant dans le sens d'un **développement de nouveaux types de véhicules, moteurs et carburants**, afin de réduire la dépendance des transports à l'égard du pétrole. L'accent devrait être davantage mis sur les véhicules utilitaires légers à émission zéro, vu que les véhicules actuels sont responsables d'une part importante des émissions polluantes et sonores, et que la distribution des marchandises en milieu urbain est très bien adaptée aux transports zéro émission. Il ne faut pas se focaliser sur la technologie, mais plutôt sur les normes. Mettre l'accent sur la technologie fait en effet courir le risque d'une stagnation des autres innovations. La Commission a un rôle à jouer pour harmoniser et soutenir les infrastructures pour les carburants et les vecteurs d'énergie.

L'introduction de véhicules innovants à émission zéro ne doit cependant pas dépendre uniquement de la passation de marchés publics par les pouvoirs publics, agissant en tant que clients de lancement, comme indiqué dans le Livre blanc. Le CCRE estime que toute tentative de répondre à des objectifs politiques, tels que les problématiques environnementales, par le biais des marchés publics, doit se faire sur une base totalement volontaire et être laissée au choix de l'autorité locale ou régionale.⁷ La solution réside plutôt dans une politique stricte de mesures en amont qui servira de catalyseur pour apporter des améliorations à l'ensemble du secteur des transports.

Recommandation : Il convient d'accorder une priorité importante à des normes européennes ambitieuses sur les gaz à effet de serre, la qualité de l'air (y compris le NO₂) et le bruit, et ce pour tous les modes de transport. Ces normes devraient être testées en pratique.

Politique européenne en amont pour les carburants

L'obligation européenne d'incorporer des biocarburants dans les carburants traditionnels n'a pas encore eu l'effet escompté sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et exerce une pression considérable sur les terres agricoles et la nature. Dans le même temps, la production de biomasse pour les carburants pourrait constituer un stimulant important pour l'emploi, un domaine dont les gouvernements locaux et régionaux partagent la responsabilité. Les mesures suivantes pourraient être envisagées :

- La durabilité des biocarburants ne peut être garantie que si, pour la production de biocarburants, **la biodiversité et le contexte social sont également pris en considération dans le facteur correspondant aux modifications indirectes de l'affectation des sols (ILUC)**, en plus des émissions de gaz à effet de serre. L'utilisation des déchets régionaux comme matières premières pour les biocarburants deviendrait ainsi rentable, ce qui pourrait être bénéfique à l'économie régionale.
- **Les émissions devraient être déterminées sur base du cycle complet de production (« du puits au réservoir » (« well-to-tank »))** du carburant. A cet égard, il faut aussi tenir compte de la charge environnementale des éventuels déchets résiduels issus de la production d'énergie ou des vecteurs d'énergie.
- Grâce au **cadre de normes européennes** décrit ci-avant, il sera plus simple de lier les accises et la taxe énergétique sur le carburant à la capacité énergétique et aux émissions. Cela permettra d'éviter que les carburants et les technologies durables

⁷ Voir la position du CCRE sur la modernisation de la politique de l'UE en matière de marchés publics: http://www.ccre.org/prises_de_positions_detail.htm?ID=123

soient incapables de concurrencer les carburants fossiles, tels que le diesel rouge détaxé et bon marché utilisé dans l'agriculture et le transport maritime.

- Dans le but d'encourager les gens à rouler avec des carburants à faible émission de carbone et des véhicules économes en énergie, la contribution de l'UE est indispensable pour développer le long des principaux axes routiers européens des **infrastructures de ravitaillement** pour le transport électrique, l'hydrogène et les biocarburants.

Recommandation : Afin d'encourager l'emploi local et la réduction de CO₂, il faudrait adopter dans l'UE un facteur ILUC minimum auquel devraient se conformer les biocarburants. En outre, un déploiement européen technologiquement neutre basé sur des normes « du puits au réservoir » s'avère nécessaire pour atteindre une production durable d'électricité, d'hydrogène et de biocarburants.

3. Internalisation des coûts externes : analyse des conséquences liées à l'inclusion du transport routier dans les systèmes de droits d'émission (point 3.3 de l'annexe au Livre blanc)

Le CCRE se félicite de la meilleure prise en compte des coûts externes et du principe du « pollueur-payeur ». Il est important de poursuivre une approche commune pour tous les modes et infrastructures de transport.

Cependant, la tarification n'est pas à elle seule suffisante pour s'entendre sur les émissions maximales qui peuvent être réduites d'année en année. En conséquence, l'incertitude demeure quant à savoir si les objectifs en matière de CO₂ fixés dans le Livre blanc seront atteints.

Le CCRE recommande par conséquent d'analyser les conséquences de l'inclusion du transport routier dans le système européen d'échange de quotas d'émission (SEQE). Le transport aérien international sera soumis au SEQE à partir de 2012. Pour le transport maritime (international), la Commission européenne a déjà élaboré des plans. Une démarche logique serait d'ajouter le secteur routier qui manque encore. D'autres formes de tarification, comme par exemple les taxes d'encombrement, restent nécessaires, mais peuvent être introduites à l'échelon national, régional ou local, en fonction des circonstances locales.

Le choix d'introduire ou non un système de péage urbain devrait être laissé aux collectivités locales et régionales, qui doivent en évaluer les avantages et les impacts. En outre, les collectivités locales et régionales devraient être en mesure de décider elles-mêmes de l'utilisation à donner aux revenus provenant de la tarification routière. L'UE peut aider les décideurs locaux en encourageant la coopération et l'échange d'expériences et d'informations, par exemple pour surmonter la réticence des citoyens.

Recommandation : Il convient d'analyser les conséquences de l'inclusion du transport routier dans le système européen d'échange de quotas d'émission. Le choix d'introduire une taxe d'encombrement supplémentaire et l'organisation précise de ces systèmes devrait relever de la seule responsabilité des pouvoirs publics au niveau national, régional ou local.

4. Durabilité et innovation

Une feuille de route technologique et des modes de transport propres (point 24 de l'annexe au Livre blanc)

Il est essentiel que l'Europe réponde plus rapidement à l'innovation en adoptant ou adaptant en conséquence, et de façon proactive, la législation et les règlements en vigueur. Des normes européennes doivent être adoptées le plus rapidement possible, d'une manière qui n'entrave pas l'innovation. Ceci est important, notamment en l'absence de norme européenne pour les véhicules (bio)GNL, d'infrastructures pour recharger les véhicules électriques, de norme relative aux batteries des voitures électriques en vue de faciliter l'échange des batteries, de stations d'hydrogène, etc.

Nous saluons les efforts de l'UE dans le domaine de la recherche et du développement, ce qui ne devrait cependant pas priver les collectivités locales et régionales de la possibilité de travailler avec les entreprises à des solutions locales. Ce n'est en effet que si elles disposent de flexibilité que les collectivités locales et régionales pourront trouver des solutions innovantes.

Recommandation : Il convient d'adopter une approche proactive pour supprimer les entraves à l'innovation durable imputables aux règlements européens, et d'élaborer d'urgence des normes européennes, sans pour autant empêcher l'innovation.

5. Mesures de restriction d'accès dans les villes (point 2.3 de l'annexe au Livre blanc)

Conjointement avec EURO CITIES, le CCRE a publié en février 2011 une déclaration commune sur les mesures de restriction d'accès dans les villes⁸, décrivant un certain nombre d'actions spécifiques de l'UE pour assister les villes souhaitant mettre en place des systèmes de restriction d'accès.

Le CCRE s'oppose à toute tentative de l'UE d'imposer des normes ou des critères communs, ou une harmonisation des mesures de restriction d'accès, y compris pour les zones vertes. La Commission européenne devrait poursuivre l'approche non législative contenue dans le Livre vert et le Plan d'action sur la mobilité urbaine, qui respecte les responsabilités des collectivités locales, conformément au principe de subsidiarité. L'imposition de zones vertes ou de mesures visant à limiter l'accès aux centres-villes est parfois une question politique très controversée à l'échelon local. Les villes doivent disposer d'autant de flexibilité que possible pour élaborer des mesures locales qui recevront le soutien de leurs citoyens et des parties prenantes, et répondront aux conditions environnementales et de circulation locales.

Recommandation : Les principes de subsidiarité et d'autonomie doivent être respectés. Ainsi, la Commission européenne ne devrait pas imposer de normes communes ni d'harmonisation en matière de transport urbain. Il n'existe aucune solution toute prête dans cette matière. Le développement de mesures de restriction d'accès est une compétence locale, qui sera d'autant mieux exercée que les collectivités locales disposeront de la flexibilité nécessaire pour apporter les solutions appropriées. Les collectivités locales étant responsables de l'introduction de ces mesures, la Commission européenne devrait veiller à ce qu'elles soient systématiquement consultées sur toute initiative communautaire s'y rapportant.

⁸ La déclaration commune est disponible à l'adresse suivante : http://www.ccre.org/docs/Joint_CEMR-Eurocities_statement_on_ARS.FR.pdf

6. Soutien plutôt que planification obligatoire (point 31 de l'annexe au Livre blanc)

En ce qui concerne les **Plans de mobilité urbaine durable**, la Commission européenne réitère sa proposition antérieure de lier le financement européen à la soumission et la validation de ces plans. La Commission a cependant franchi une étape supplémentaire en annonçant qu'elle va probablement introduire des règlements contraignants pour les plans de mobilité urbaine, relativement au processus de planification et à la typologie des mesures possibles, en ce compris l'évaluation et la mise en œuvre d'un ensemble donné d'objectifs communs.

Du point de vue de l'autonomie locale, eu égard aux charges administratives, à la bureaucratie et aux obligations de suivi et de rapport inutiles qui en résultent, cette proposition n'est pas acceptable. Dans de nombreux pays européens, il existe déjà une multitude de dispositions nationales juridiquement contraignantes en matière de planification. Le CCRE n'est pas opposé à des exigences de planification facultatives, mais à toute obligation imposée aux collectivités locales. Cela signifie également que nous nous opposons à l'établissement d'un lien, quel qu'il soit, entre les plans de mobilité et l'éligibilité aux subventions.

Le CCRE soutient la stratégie de la Commission européenne en faveur d'une **logistique urbaine à taux d'émission zéro** d'ici à 2030, et notamment l'annonce d'une proposition relative à une meilleure évaluation et une meilleure gestion du transport de marchandises en milieu urbain. La Commission européenne se réfère aux collectivités locales afin de concilier les intérêts divergents en matière de logistique urbaine et – si nécessaire – exige une compensation financière pour les citoyens victimes de tels compromis. Même si nous comprenons le raisonnement qui sous-tend cette proposition, nous nous opposons fermement à ce que les collectivités locales soient obligées d'offrir des compensations à leurs citoyens en cas de décisions prises par d'autres niveaux de gouvernement, et en particulier l'UE. Non seulement cela va à l'encontre du principe d'autonomie, et notamment l'autonomie financière, mais c'est totalement inacceptable dès lors qu'il n'y a pas d'obligation juridiquement contraignante pour tous les niveaux de gouvernement, et notamment l'UE, de fournir une compensation financière aux niveaux de gouvernement qui sont affectés par leurs décisions.

Les gouvernements locaux et régionaux ont un rôle et une responsabilité importants en ce qui concerne le trafic local et régional et la politique des transports. Des approches sur mesure, de la flexibilité et une marge de manœuvre suffisante sont indispensables pour que les collectivités locales et régionales puissent mettre en œuvre avec succès les politiques en faveur de la mobilité.

Recommandation : Afin de respecter le principe de subsidiarité, d'éviter une bureaucratie inutile et une augmentation des charges administratives, la Commission européenne ne doit pas forcer les villes à élaborer des plans de mobilité durable. Le CCRE est également opposé à la proposition de lier le financement de projets à l'existence de plans de mobilité durable. La Commission européenne peut jouer un rôle important en aidant les gouvernements locaux et régionaux à élaborer des plans de mobilité durable.

7. Réseaux transeuropéens de transport (points 34 et 35 de l'annexe au Livre blanc)

La politique des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) a permis de renforcer la coordination de la planification des projets d'infrastructure par les Etats membres. Il convient de soutenir l'amélioration des RTE-T, de sorte que le réseau de transport européen puisse se développer. Les gouvernements locaux et régionaux souhaitent être impliqués dans la définition des critères pour l'achèvement du réseau de base.

L'accent doit être mis sur les **projets présentant une réelle valeur ajoutée** et portant essentiellement sur la suppression des goulets d'étranglement, les maillons manquants et les connexions. De nouvelles mesures politiques devraient garantir à la fois l'extension des RTE-T aux nouveaux Etats membres, en tenant compte de son impact sur la cohésion territoriale et l'urbanisation, et l'accès de l'ensemble des régions de l'UE au réseau RTE-T via des liaisons secondaires, au niveau national et régional.

Une attention accrue devrait également être portée aux **liaisons régionales transnationales**, et en particulier aux transports publics. Nous soutenons pleinement l'objectif consistant à accroître considérablement la part de marché occupée par le train, par rapport au transport routier, pour les liaisons de transport à moyenne ou à longue distance. Cependant, même dans le cas du transport par train ou par autobus, le renforcement des liaisons à moyenne-longue distance ne doit pas se faire au détriment des liaisons existantes ou potentielles sur de plus courtes distances. Les gouvernements locaux et régionaux jouent à cet égard un rôle important dans l'optimisation de l'accès.

En outre, nous attirons l'attention sur les liaisons ferroviaires existantes et planifiées dans les régions frontalières, que l'on ne va peut-être pas considérer comme de première importance si l'on examine la carte de l'Europe d'en haut, mais qui contribuent de manière considérable au renforcement de l'Europe. Nous devons éviter l'introduction de lignes à grande vitesse qui conduiraient au démantèlement des liaisons régionales transnationales, avec pour conséquence que dans ces régions, le train ne formerait plus qu'une ligne dans le paysage.

Dans ces **régions frontalières**, d'autres problèmes méritent aussi une attention particulière. Prenons le cas par exemple des usagers de la route qui choisissent une route alternative via un pays limitrophe afin d'éviter le paiement de taxes, ou encore celui des plateformes logistiques à la frontière, où les différents opérateurs utilisent des systèmes différents et travaillent selon des cadres juridiques différents. La suppression de ces obstacles et le développement de réseaux de transport urbains et régionaux ne pourra se faire que grâce à une coopération avec l'UE, les gouvernements nationaux et, tout aussi important, avec les gouvernements locaux et régionaux.

Recommandation : Il serait bon de consulter les gouvernements locaux et régionaux au moment d'opérer des choix pour le réseau RTE-T, afin de garantir que ce dernier corresponde bien aux priorités régionales en termes d'accès. Ainsi, une approche descendante est à éviter et la cohésion territoriale devrait être considérée comme une dimension importante des réseaux transeuropéens. Dans le futur immédiat, il faudrait travailler aux solutions à apporter aux obstacles techniques et juridiques que rencontrent encore les transports transnationaux.

8. Systèmes de transport intelligents (point 22 de l'annexe au Livre blanc) et interopérabilité (point 26)

L'échelle européenne est la plus appropriée pour travailler sur les STI. Il est toutefois important que les efforts et les coûts soient proportionnés au nombre de passagers qui entreprennent un déplacement international ou intermodal. Des investissements importants sont actuellement réalisés en matière de billets électroniques. Si une norme devait être introduite au niveau européen, il faudrait qu'elle soit adoptée dans un avenir proche, afin d'éviter une hausse des coûts en raison de l'incompatibilité des systèmes nationaux et d'empêcher que les développements européens n'aient un effet retardateur sur l'innovation au niveau national. Il est essentiel que les normes européennes soient adoptées en collaboration avec les gouvernements précurseurs et qu'elles tiennent compte des solutions déjà mises en œuvre.

Nous plaçons pour l'inclusion d'objectifs en matière de données ouvertes à l'horizon 2020 et 2050. Le partage de données est essentiel afin de parvenir à une interopérabilité. Cela encouragera les entrepreneurs à développer des produits innovants qui répondront aux besoins que les gouvernements locaux et régionaux ne sont pas nécessairement en mesure d'identifier.

Recommandation : Une harmonisation rapide des STI est essentielle pour éviter l'incompatibilité entre systèmes et aussi une hausse des coûts.

9. Informations sur les voyages (point 27 de l'annexe)

Nous demandons que le passager puisse obtenir des informations fiables sur les voyages depuis son domicile. Une fois en route, il est en effet pratiquement impossible d'influencer les comportements de voyage. Il est toutefois important de pouvoir accéder en chemin à des informations relatives au voyage afin de connaître les possibilités d'opter pour d'autres modes de transport, des itinéraires alternatifs en cas de problèmes de circulation, etc. Les données ouvertes peuvent être une solution. Le marché peut relever ce défi, en tenant compte des exigences locales.

Nous imaginons également le **rôle important que peuvent jouer les technologies de l'information et de la communication (TIC)** pour équilibrer l'offre et la demande en matière de mobilité, en vue de développer un système de transport public durable et efficace dans les zones rurales (nouveaux transports publics ou nouveau système de covoiturage). Il est pour cela essentiel de développer un système de TIC qui permette facilement aux automobilistes de localiser/prendre quelqu'un désireux d'effectuer le même trajet qu'eux.

Il va sans dire que les alternatives respectueuses de l'environnement, telles que les transports en commun, le vélo et la marche, devraient faire partie des informations standard sur les voyages.

Recommandation : Les données ouvertes devraient être encouragées afin de stimuler le marché et de rendre les informations sur les voyages attrayantes et accessibles aux passagers. Il faudrait aussi développer de bonnes technologies de l'information et de la communication afin d'équilibrer l'offre et la demande.

10. Sécurité routière (point 16 de l'annexe)

Le CCRE soutient l'ambition du Livre blanc de rendre les véhicules encore plus sûrs. Les efforts de l'UE devraient **essentiellement porter sur les mesures en amont**, sous la forme d'une normalisation effective du secteur automobile.

Du point de vue du CCRE, les objectifs proposés en matière de sécurité routière demandent des efforts disproportionnellement élevés de la part des pays qui ont déjà réalisés des investissements considérables en matière de sécurité routière et ont (en partie en conséquence) des taux d'accidents inférieurs. Afin de réduire les disparités énormes en matière de sécurité routière, nous appelons à mettre en place, plutôt qu'une norme générale comme l'intention de réduire de moitié le nombre d'accidents mortels, des objectifs plus différenciés, par exemple en établissant un lien entre le volume de trafic et le nombre de victimes d'accidents de la route. En outre, nous souhaiterions qu'une attention accrue soit portée à la réduction du nombre de blessés sur les routes.

Un aspect positif au sujet de la sécurité routière est que l'UE et de nombreux Etats membres s'intéressent aux transports électriques. Néanmoins, une attention suffisante doit être accordée au problème que les véhicules électriques silencieux peuvent éventuellement poser à la sécurité des autres usagers vulnérables de la route.

Recommandation : Il convient d'adopter des objectifs différenciés pour les accidents mortels de la route en établissant un lien avec le volume du trafic national. Il faudrait aussi introduire un objectif pour les blessés de la route.

11. Sécurité ferroviaire (point 19 de l'annexe)

La plus grande ouverture du marché ferroviaire en Europe devrait également conduire à une mise en œuvre à grande échelle du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). A l'heure actuelle, l'approche est essentiellement « descendante » et l'attention se focalise sur les grandes liaisons ferroviaires, telles que les lignes à grande vitesse et les lignes de transport de produits spéciaux. Cependant, dans un marché entièrement libéralisé, l'utilisation du système ERTMS devrait devenir une pratique courante sur l'ensemble des lignes ferroviaires. Une attention particulière doit être portée aux routes transnationales, où le « rapprochement » des différents systèmes de sécurité existant aujourd'hui conduit encore à des goulets d'étranglement dans le développement du transport ferroviaire.

Recommandation : L'accent doit être mis sur les routes ferroviaires transnationales afin de supprimer les goulets d'étranglement imputables à l'utilisation des différentes technologies de sécurité.

12. Droits des passagers (point 21 de l'annexe)

En vertu de la récente législation de l'UE sur les droits des passagers des autobus, les services locaux et régionaux devraient être exemptés des obligations de compensation coûteuses prévues pour les services interurbains et internationaux. Il y a lieu de noter que la récente législation sur les droits des passagers pour les services maritimes n'envisage pas une telle exemption, car elle inclut tous les services de plus de 500 mètres dans les mêmes règles que pour les services longue distance et internationaux.

Recommandation : Il convient d'établir une relation saine entre les coûts et les avantages en ce qui concerne les droits des passagers, de sorte que les transports publics à courte distance restent abordables.

13. Modification des comportements (point 2.2 de l'annexe)

Le Livre blanc prévoit un changement radical dans nos comportements en matière de mobilité. Dans un article sur la « loi de temps et taux de déplacement constants » (« *law of constant travel time and trip-rates* »), on apprend qu'au fil des siècles, les gens ont passé près de 70 minutes par jour à voyager. Parce que nous sommes en mesure de nous déplacer de plus en plus vite, la consommation d'énergie a fortement augmenté. Néanmoins, le Livre blanc n'accorde aucune attention à ce comportement, ni à la façon dont on pourrait l'influencer : que veulent les gens, comment veulent-ils se déplacer d'un endroit à un autre, comment susciter l'adhésion à de nouveaux concepts de transport ? Comment susciter un changement de comportement vers cette transition ? L'Union européenne peut contribuer à cette réflexion en fournissant des informations et en organisant des campagnes de sensibilisation, ce qui faciliterait aussi la tâche des décideurs locaux et régionaux au moment de prendre les décisions difficiles mais nécessaires. Les gouvernements locaux et régionaux apprécieraient d'être soutenus dans le cadre de ces activités.

Recommandation : Une attention particulière doit être accordée à la modification des comportements et au soutien aux gouvernements locaux et régionaux.