



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

Réponse du CCRE

à la consultation sur le

Livre vert sur la mobilité urbaine

Bruxelles, le 7 mars 2008

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

cemr@ccre.org - www.ccre.org

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

1. Le Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE) est l'organisation qui chapeaute 49 associations nationales représentant les gouvernements locaux et régionaux dans 36 pays. Les membres du CCRE représentent les collectivités locales et régionales tant dans les zones urbaines que rurales.
2. Le CCRE possède un groupe de travail très actif sur les transports, qui travaille depuis longtemps sur le thème de la mobilité durable. En octobre 2004, le CCRE a publié un « Manifeste pour la mobilité durable à l'attention des régions, des villes et des municipalités européennes »¹. De même, le CCRE a contribué activement à l'élaboration des engagements d'Aalborg et à leur promotion, notamment à travers la Campagne des Villes durables. Il a également été l'un des partenaires du projet NICHES, dont l'objectif était d'identifier et de diffuser des exemples, excellents et transférables, de concepts de transport urbains innovants. Le CCRE est actuellement engagé dans le projet ELTIS qui vise à fournir des informations et à soutenir concrètement un transfert de connaissances et un échange d'expériences dans le domaine des transports urbains et régionaux en Europe.
3. Le CCRE plaide pour que les politiques européennes en faveur de la mobilité durable soient placées au coeur des actions européennes, nationales, régionales et locales. La mobilité durable implique un transfert modal vers des modes de transport plus durables, et notamment les transports publics, le vélo et la marche à pied, de même que le développement de transports urbains propres et énergétiquement efficaces.
4. Pour des raisons environnementales et sanitaires, la dissociation entre la croissance du transport routier et la croissance économique devrait rester une priorité des politiques européennes de transport à l'avenir.
5. Le CCRE estime que l'Union européenne peut apporter une certaine valeur ajoutée dans les domaines politiques et défis qui sont communs aux villes européennes. Cependant, les politiques de transport urbain sont locales de par leur nature-même. Un niveau élevé de subsidiarité doit par conséquent être respecté. Ce sont les décideurs locaux qui connaissent le mieux les conditions et besoins locaux, et ce qui convient à leurs citoyens.
6. Lors de leur réunion des 4 et 5 décembre 2007, les membres du Comité directeur du CCRE ont pris part à un débat sur les transports urbains et adopté la « Déclaration de Stuttgart sur la mobilité urbaine ». Les maires et élus ont souligné le rôle essentiel des gouvernements locaux et régionaux en Europe dans la réponse à apporter aux défis liés à la mobilité durable² ».

« Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine »

7. Le CCRE accueille favorablement l'objectif du Livre vert de la Commission sur la mobilité urbaine : débattre avec les citoyens et toutes les parties

¹ Manifeste du CCRE pour la mobilité urbaine (2004): http://www.ccre.org/bases/T_599_21_3520.pdf

² Déclaration de Stuttgart du CCRE (2007): http://www.ccre.org/docs/stuttgart_urban_mobility_fr.pdf

prenantes aux niveaux local, régional, national et européen de ce à quoi devrait ressembler la politique européenne sur la mobilité urbaine.

8. Le CCRE se félicite de la procédure choisie, avec une phase de consultation, à laquelle il a participé activement et qui a abouti à un Livre vert, lequel a, à son tour, ouvert cette seconde phase de consultation en vue de recenser les actions qui seront incluses dans un Plan d'action sur la mobilité urbaine.
9. Nous nous réjouissons de retrouver dans le Livre vert nombre de nos réponses à la première consultation et apprécierions un échange de vues complémentaire avec la Commission européenne.
10. Le CCRE se félicite que le Plan d'action sur la mobilité urbaine proposera des actions concrètes à tous les niveaux, et notamment des citoyens et de l'économie, avec des responsabilités et missions claires et un calendrier d'actions. Cependant, il est essentiel que le Plan d'action respecte le principe de subsidiarité, soutenant ainsi les collectivités locales et régionales dans leurs politiques de transport, mais ne leur imposant pas de solutions. Le Plan d'action ne devrait pas donner lieu à une réglementation européenne ultérieure supposant des obligations et contraintes financières pour les collectivités locales et régionales. Les villes, régions, autorités responsables en matière de transport et opérateurs de transport européens devraient être étroitement associés à l'élaboration du Plan d'action.
11. Le CCRE estime que l'UE, lorsqu'elle envisagera d'autres actions liées à la mobilité urbaine, devrait prendre en considération le lien avec la législation en vigueur ayant un impact direct ou indirect sur les politiques locales de transport (par exemple la législation fixant des normes techniques, sur la qualité de l'air et la pollution par le bruit, etc.)
12. Le CCRE accueille favorablement l'approche politique intégrée prônée par le Livre vert. Nous nous réjouissons que le problème des agglomérations urbaines, de l'interface entre zones urbaines et rurales, et de la tendance à l'étalement des villes et au développement des banlieues soient abordés, de même que la demande de coordination entre les autorités et l'intégration de différents secteurs politiques, tels que la planification urbaine, les transports, et les affaires économiques et sociales. Les stratégies de mobilité globales ne doivent pas seulement aborder les transports, mais également prendre en considération la dimension culturelle, économique, sociale et territoriale. C'est la raison pour laquelle nous estimons qu'il existe également des possibilités de mieux intégrer les politiques de transport européennes dans d'autres politiques communautaires.
13. Le CCRE soutient la création d'une nouvelle culture de la mobilité urbaine, à la fois parmi les citoyens et les décideurs. A cette fin, l'éducation et la sensibilisation sont essentielles et les actions entreprises au niveau européen peuvent avoir un impact important.
14. Le CCRE considère que le rôle des employeurs ne devrait pas être oublié dans le Plan d'action. L'Union européenne et les pouvoirs publics à tous les niveaux ont en effet un rôle à jouer vis-à-vis des employeurs, qui est de les aider à lancer des initiatives en vue d'inciter leurs employés à se déplacer de manière durable.

15. Le CCRE observe que le Livre vert ne fait pas référence aux transports aérien, maritime et fluvial. Même si des politiques européennes spécifiques traitent de ces sujets, ils doivent également être examinés à la lumière du transport interurbain de marchandises et de voyageurs.
16. Le CCRE est déçu par le manque de visibilité donné au transfert modal dans le Livre vert. Nous sommes convaincus que des mesures fortes sont nécessaires pour parvenir à un changement significatif, et que le niveau approprié pour imposer des règles en la matière doit être l'Union européenne.

Subsidiarité dans les politiques de transport urbain

17. Une véritable politique européenne sur les transports urbains est nécessaire, et pas seulement une évaluation comparative (« benchmarking ») et un échange de meilleures pratiques. L'Union européenne a un rôle majeur à jouer en faveur de la mobilité urbaine durable, dotant les villes de moyens nouveaux, tout en respectant pleinement les principes de subsidiarité et de libre administration, en ligne avec la Charte de l'Autonomie locale du Conseil de l'Europe.
18. Le CCRE se félicite que le Livre vert honore le principe de subsidiarité et affirme clairement que les autorités locales sont en première ligne pour définir et mettre en œuvre les politiques de mobilité urbaine, mais que l'UE peut les soutenir, sans imposer de solutions.
19. Néanmoins, puisque l'objectif du Livre vert est de proposer des options aux décideurs locaux, et non de présenter des solutions, beaucoup dépendra du suivi et du Plan d'action annoncé. Ce dernier doit prendre en considération la diversité des niveaux de compétence et de l'organisation administrative dans les Etats membres. Au vu de la diversité des situations locales à travers l'Europe, il ne peut exister de solution unique. Les objectifs devraient donc, en général, être ni obligatoires ni contraignants, mais indicatifs.
20. Le CCRE est d'accord dans les grandes lignes avec l'identification des obstacles à une mobilité urbaine réussie et les domaines clés et principaux défis soulignés dans le Livre vert. De l'avis du CCRE, les principaux obstacles à l'amélioration des transports urbains et de la mobilité au niveau local sont un financement insuffisant ; un engagement et un soutien insuffisants du secteur public ; un manque de structures appropriées et de répartition des responsabilités entre les niveaux local, régional et national ; une interconnexion insuffisante entre les réseaux et services de transport ; une coordination insuffisante entre villes voisines, et une coordination insuffisante entre les services de transport et les besoins, individuels et diversifiés, en matière de transport, des usagers. Les transports publics doivent s'adapter aux nouveaux besoins des usagers.
21. L'UE peut apporter une valeur ajoutée, par exemple :
 - en fournissant des cadres juridiques clairs qui fixent des principes communs tout en respectant la subsidiarité et l'autonomie locale ;

- en fixant des normes techniques (relatives, par exemple, aux véhicules, équipements ou carburants) et en garantissant l'interopérabilité ;
- en favorisant la recherche et l'échange de données et de bonnes pratiques ;
- en soutenant des actions visant à modifier le comportement à l'égard de la mobilité : en lançant des campagnes destinées à sensibiliser et promouvoir la mise en œuvre des engagements d'Aalborg ;
- en intégrant les problèmes de transport urbain dans les politiques sectorielles de l'UE et au sein des différents niveaux de gouvernement ;
- en apportant une orientation de nature non-contraignante aux villes quant à la manière de développer des plans de transport urbain durable et de mettre en œuvre la législation européenne étroitement liée aux transports urbains, telle que la directive sur la qualité de l'air ;
- en apportant une aide à la gestion de la demande en matière de transports ;
- en garantissant des cadres financiers solides pour les transports urbains (fonds structurels, prêts de la BEI, fonds spécifiquement dédié, etc.), la priorité étant donnée aux transports publics et aux modes de transport durables ;
- en favorisant les véhicules propres au moyen de mesures législatives destinées aux constructeurs, et d'incitations financières à l'attention des organismes publics.

Sur ce dernier point, le CCRE prend note de la récente proposition de directive de la Commission sur les véhicules propres et économes en énergie et l'examinera avec la plus grande attention.

Questions du Livre vert

1. Un système de « label » devrait-il être envisagé pour reconnaître les efforts consentis par des villes pionnières dans la lutte contre la congestion et l'amélioration des conditions de vie ?

Le CCRE approuve l'idée de reconnaître les efforts consentis par certaines villes en matière de mobilité durable. Un système de label pourrait contribuer à y parvenir. Néanmoins, ce système devrait tenir compte de la grande diversité des situations locales et régionales à travers l'Europe et devrait reconnaître les progrès réalisés par rapport à la situation de la ville à un stade antérieur ; il ne devra pas s'agir d'une évaluation comparative (« benchmarking ») paneuropéenne entre des villes dont les situations ne sont en fait pas comparables.

L'aspect le plus important devrait cependant rester le partage d'expériences, et non la reconnaissance des efforts.

2. Quelles mesures pourraient être prises pour promouvoir la marche à pied et le vélo en tant que véritables solutions de remplacement de la voiture ?

Les mesures pourraient comprendre l'instauration de zones attractives, sécurisées et sûres réservées aux piétons et cyclistes, la mise en oeuvre de solutions innovantes, des campagnes de sensibilisation et la tarification du transport par voiture. L'intermodalité avec d'autres modes de transport et l'intégration de la marche à pied et du vélo dans les Plans de transports urbains durables devraient avoir une place prépondérante.

L'Union européenne peut faciliter l'échange de meilleures pratiques et promouvoir la marche à pied et le vélo au moyen des futures lignes directrices sur les Plans de transports urbains durables.

3. Que pourrait-on faire pour encourager un transfert modal en faveur de transports durables dans les villes ?

Le CCRE invite la Commission européenne à renouveler ses efforts pour mieux équilibrer la répartition modale du transport de voyageurs et de marchandises dans l'UE. Le CCRE regrette que la révision du Livre blanc sur les transports en 2006 ait atténué cet objectif essentiel du Livre blanc original de 2001.

Le CCRE juge essentiel de promouvoir à la fois des mesures restrictives pour décourager l'utilisation de la voiture particulière (par exemple la création de zones vertes, la réduction de l'accessibilité au centre-ville, etc.) et des mesures incitatives, telles que le développement d'alternatives concurrentielles et coordonnées, englobant une diversité de modes (par exemple les investissements dans les transports publics, la voiture partagée, le covoiturage, etc.)

Les actions en direction des citoyens et des entreprises devraient également viser à modifier les modes de vie, les attitudes et les perceptions, de sorte que la société européenne devienne moins dépendante de l'utilisation de la voiture et de la route, notamment dans les villes.

Quel pourrait être le rôle potentiel de l'UE ?

Le CCRE soutient le développement de nouveaux outils au niveau européen pour l'internalisation des coûts externes et accueille chaleureusement l'intention de la Commission de renforcer et de soutenir des réseaux liés à la mobilité urbaine au sein d'activités de mise en réseau, telles qu'URBACT ou l'initiative « les régions, actrices du changement économique ».

Le CCRE propose l'organisation d'une campagne européenne de sensibilisation sur des activités concernant la mobilité urbaine durable en coopération avec d'autres parties prenantes actives dans ce domaine, de même qu'une conférence européenne annuelle sur les « solutions avancées en matière de transport urbain ».

Une grande marge de manœuvre devrait être laissée aux collectivités locales et régionales pour favoriser une répartition modale équilibrée, tout en planifiant en même temps l'interopérabilité entre les différents modes de transport. Néanmoins, l'UE pourrait jouer un rôle en proposant des orientations et des possibilités de financement pour soutenir leurs efforts.

4. Comment stimuler davantage le recours aux technologies propres et énergétiquement efficaces dans les transports urbains ?

Des incitations économiques sont nécessaires pour promouvoir des solutions en matière de transport public rentables, plus respectueuses de l'environnement, de même que des orientations à l'attention des villes sur la manière de diminuer la pollution causée par les transports, en partageant des exemples de bonnes pratiques.

L'Union européenne devrait encourager les Etats membres à réformer leurs régimes nationaux de taxation des véhicules, afin qu'ils soutiennent des véhicules moins polluants. De la même façon, le CCRE est en faveur de mesures fortes à l'échelon européen concernant les émissions des véhicules, et notamment des normes d'émission sévères de l'UE sur les véhicules légers et lourds (normes Euro V et VI sévères), et d'une législation sur les émissions de CO2 produites par les voitures et camions.

Le CCRE se félicite que la Commission souhaite soutenir l'introduction sur le marché de véhicules propres et économes en énergie par le biais de marchés publics « verts ». Toutefois, l'intégration des coûts liés à la consommation d'énergie, aux émissions de CO2 et de polluants pendant toute la durée de vie du véhicule, comme critères d'attribution, peut avoir des effets néfastes sur les transports publics. Les budgets sont serrés et il ne faudrait pas que les coûts initiaux supplémentaires liés à l'acquisition des véhicules, même s'ils sont compensés sur le long terme, soient répercutés sur l'offre des services de transport public. Les autorités nationales et européennes devraient soutenir financièrement l'achat de véhicules propres par les collectivités locales et régionales.

Si le secteur public doit montrer l'exemple, il est également important que le secteur privé et les citoyens ne soient pas exemptés de leurs responsabilités.

5. Comment promouvoir les marchés publics « verts » conjoints à plusieurs collectivités ?

Le CCRE serait en faveur d'une application plus large du soutien de la Commission au développement par les pouvoirs publics de systèmes de marchés publics « verts » conjoints à plusieurs collectivités, à travers des projets pilotes. L'Union européenne pourrait également promouvoir l'échange d'expériences en diffusant largement l'évaluation de ces projets pilotes et son manuel sur les marchés publics écologiques.

L'Union européenne devrait faciliter l'acquisition conjointe de véhicules propres par l'adaptation des règles applicables aux marchés publics verts, par la possibilité d'insérer des critères liés aux coûts externes dans les offres publiques et par un principe général de prévalence des critères environnementaux sur les critères économiques en cas de conflit entre eux.

6. Faut-il établir des critères ou des lignes directrices pour la définition des zones vertes et des mesures restrictives qui s'y appliquent ? Quel est le meilleur moyen d'en assurer la compatibilité avec la liberté de circulation ? Y a-t-il un problème à l'exécution transfrontalière des règles locales applicables aux zones vertes ?

D'une manière générale, le CCRE accueille favorablement une approche commune des zones vertes et soutient une vision unique pour les zones vertes qui soit suffisamment flexible pour autoriser des variations locales. Dans cette perspective, il serait utile de développer une signalisation uniforme pour identifier les zones vertes dans tous les Etats membres. Nous demandons également à la Commission européenne de soutenir l'échange de bonnes pratiques, par exemple dans le domaine des technologies pour la reconnaissance visuelle des véhicules.

Ceci ne doit cependant pas empêcher les villes de pouvoir appliquer des règles alternatives, plus strictes ou plus respectueuses de l'environnement, compte tenu de la diversité des situations locales. La recherche d'une meilleure fluidité de la circulation ne peut pas se faire en excluant une gestion globalement durable de la mobilité.

Certaines villes éprouvent des difficultés à appliquer les règles locales applicables aux zones vertes, difficultés accrues dans le cas d'application transfrontalière (par exemple l'identification du propriétaire du véhicule, le recouvrement des amendes). L'Union européenne a un rôle prépondérant à jouer pour trouver une solution adaptée à ces infractions à la réglementation de la circulation. Elle pourrait notamment faciliter l'échange de bonnes pratiques et apporter une orientation quant aux aspects pratiques et légaux de cette application.

7. Comment encourager davantage la conduite écologique ?

Certaines villes ont développé des projets en matière de conduite écologique et recueilli d'assez bonnes expériences. L'Union européenne pourrait faciliter la diffusion des bons exemples et organiser des campagnes de sensibilisation auprès des citoyens européens sur les impacts des comportements au volant sur l'environnement et la qualité de vie.

L'UE pourrait également promouvoir l'utilisation de véhicules compatibles avec une conduite écologique, de même que les innovations en matière d'équipements des voitures.

Le CCRE pense également que l'UE devrait encourager les Etats membres à promouvoir la conduite écologique dans le cadre de leurs procédures nationales d'examen de conduite.

8. Faudrait-il développer et promouvoir de meilleurs services d'information pour les voyageurs ?

Des services d'information fiables, attractifs et accessibles sont essentiels pour encourager la mobilité urbaine, rurale et régionale et l'intermodalité. L'intégration des services d'information liés aux transports et aux événements de la vie locale (par exemple les événements culturels ou sportifs, les manifestations, etc.) peuvent permettre plus facilement aux voyageurs de se déplacer de manière durable.

L'UE pourrait encourager des solutions innovantes comprenant différents modes de transport, à travers ses projets pilotes de recherche et ses activités d'échange d'informations.

9. *D'autres actions seraient-elles nécessaires pour assurer la normalisation des interfaces et l'interopérabilité des applications ITS dans les villes ? Si oui, par quelles applications prioritaires faudrait-il commencer ?*

Le CCRE encourage l'utilisation de Systèmes pour Transports Intelligents et les normes ouvertes pour les interfaces et l'interopérabilité (des technologies et entre les modes de transport, entre diverses fonctions, régions et pays).

La gestion innovante de la demande est une bonne approche. L'Union européenne devrait supprimer les obstacles et s'assurer de l'application consistante de ces approches dans l'ensemble de l'UE et à tous les niveaux concernés.

Les ITS peuvent être de bons outils, mais ils ne peuvent toutefois pas résoudre les principaux problèmes.

10. *Concernant les ITS, comment l'échange d'informations et de bonnes pratiques entre toutes les parties concernées pourrait-il être amélioré ?*

La Commission devrait encourager une diffusion plus large des bonnes pratiques et données dans le domaine des ITS, ainsi qu'un cadre volontaire pour le déploiement des ITS dans les villes européennes afin de traiter du problème de l'interopérabilité.

11. *Comment améliorer la qualité des transports collectifs dans les villes européennes ?*

Le CCRE accueille favorablement le nouveau règlement sur les services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, qui autorise les collectivités locales et régionales à définir les obligations de service public et à imposer des tarifs sociaux. Nous nous réjouissons également que les pouvoirs publics puissent introduire des critères de sélection et d'attribution en ce qui concerne la qualité des services de transport. La Commission pourrait soutenir l'échange d'informations sur la mise en oeuvre de ces outils fournis par le règlement en vue d'améliorer la qualité des services de transport.

L'Union européenne devrait fournir une certitude juridique pour la coopération intercommunale et l'organisation en interne (« in-house ») des transports publics. Le CCRE estime que les élus locaux sont les mieux placés pour choisir le modèle économique qui garantisse la meilleure offre en matière de transport public de qualité répondant aux besoins de leurs citoyens. Même si une concurrence accrue peut en effet avoir des impacts positifs, et notamment économiques, nous craignons que de tels avantages ne soient potentiellement obtenus au détriment de la qualité et de l'efficacité de la coordination entre les différents modes de transport.

Le CCRE partage les aspirations des citoyens pour des transports publics de qualité, efficaces et accessibles et convient que tout manquement à cet égard peut constituer un obstacle à un transfert modal entre les transports individuels et les transports en commun. Néanmoins, pour y parvenir, les autorités nationales doivent fournir au niveau local et régional les ressources financières suffisantes. Autrement, la limitation des budgets locaux pourrait nuire à la qualité du transport public.

12. La mise en place de voies réservées aux transports collectifs devrait-elle être encouragée ?

Le CCRE est en faveur de voies réservées aux transports collectifs, pour autant que les autorités locales soient libres de choisir au bout du compte la solution la mieux adaptée aux situations locales.

Etant donné que cela pourrait entraîner des coûts élevés pour les villes et une résistance de la part des utilisateurs de la voiture particulière, l'UE et les gouvernements nationaux devraient soutenir des mesures, à la fois financières et par l'intermédiaire de campagnes d'information ou comportementales.

13. Est-il besoin d'établir une charte européenne des droits et des devoirs des passagers des transports collectifs ?

Le CCRE perçoit bien le danger qu'une telle charte ne reconnaisse pas la diversité des situations et besoins des différentes villes européennes, ainsi que le principe d'autonomie locale. D'un autre côté, si la charte reste d'un niveau assez général, elle pourrait ne pas apporter de valeur ajoutée. Conformément au principe de subsidiarité, l'introduction d'une telle charte devrait être décidée au niveau régional ou national.

14. Quelles mesures pourraient être prises pour mieux intégrer le transport de passagers et de marchandises dans la recherche et dans la planification de la mobilité urbaine ?

Le CCRE se félicite que le Livre vert aborde le sujet du transport urbain de marchandises et est intéressé par un échange de bonnes pratiques dans ce domaine.

Le CCRE estime que cette question devrait être abordée dans les futures orientations sur les plans de transports urbains durables. Les villes et agglomérations pourraient être encouragées à établir des plans de mobilité urbaine comprenant à la fois la question du transport de voyageurs et de marchandises. Les besoins en matière de mobilité commerciale devraient également être abordés.

Des recherches pourraient être encouragées en incluant ce thème dans des programmes et projets européens. L'Union européenne pourrait par exemple créer une plate-forme de travail de coopération sur la mobilité durable traitant à la fois du transport de marchandises et de voyageurs, comme les plates-formes existant déjà pour le transport par chemin de fer (ERRAC) et le transport de marchandises par route (ERJRAC). Une attention doit également être apportée à la mise en œuvre et à l'applicabilité des résultats de la recherche.

15. Comment parvenir à mieux coordonner le transport urbain et interurbain avec l'aménagement du territoire ? Quel type de structure organisationnelle pourrait être approprié ?

Le CCRE soutient le développement de meilleurs liens politiques et stratégiques entre la mobilité et la planification spatiale et économique à tous les niveaux de gouvernance. Les collectivités locales et régionales en particulier doivent coopérer étroitement afin de développer des politiques de transport efficaces et cohérentes. Les gouvernements nationaux et l'UE devraient soutenir et

encourager cette coopération, fixer le cadre approprié et apporter une contribution financière.

La gouvernance étant la clé du transport urbain durable, l'Union européenne devrait promouvoir les compétences en matière de transport des gouvernements locaux et régionaux. L'UE peut encourager les gouvernements nationaux à améliorer la gouvernance et la planification des transports, ainsi que la coopération entre les niveaux local, régional et national (mieux connecter le transport urbain avec les services de transport régional et national, mieux intégrer l'aménagement du territoire et la planification urbaine et interurbaine). Le CCRE souhaite que le futur Plan d'Action qui suivra la consultation sur le Livre vert traite davantage de la question de l'aménagement du territoire.

Le CCRE se félicite que le Livre vert aborde également la question des agglomérations, et non seulement des villes. Cependant, l'accent mis sur les agglomérations et les questions qui s'y rapportent, telles que la question des navetteurs, devrait être encore plus fort dans le Plan d'action.

16. Quelles actions supplémentaires pourraient être menées pour aider les villes à relever les défis que posent les transports urbains en termes de sécurité routière et de sécurité physique?

Le CCRE accueille favorablement la proposition de dialogue plus intensif et structuré avec les parties prenantes au niveau local et régional et les Etats membres sur les nouvelles technologies visant à accroître la sécurité.

Concernant les problèmes de sûreté et de sécurité dans les transports urbains, l'Union européenne a un rôle important à jouer. L'UE peut promouvoir des campagnes en faveur des changements comportementaux et l'échange de pratiques, légiférer en matière de normes de sécurité des véhicules et des infrastructures, soutenir l'introduction de technologies de la sécurité, encourager l'amélioration des systèmes d'alarme et des procédures de planification d'urgence et proposer des orientations aux collectivités locales et régionales pour faire appliquer les règles de circulation.

17. Comment mieux informer les exploitants et les citoyens des possibilités offertes, en matière de sécurité, par les technologies avancées pour la gestion des infrastructures et les véhicules ?

Des campagnes européennes d'information adaptées aux contextes locaux et des orientations à l'attention des opérateurs locaux pourraient représenter une voie à suivre.

18. Des radars automatiques adaptés à l'environnement urbain devraient-ils être mis au point et leur utilisation encouragée ?

19. La vidéosurveillance est-elle un bon outil pour assurer la sûreté et la sécurité des transports urbains

Même si les radars automatiques et la vidéosurveillance peuvent sûrement s'avérer utile dans certaines circonstances et à certaines fins, ils ne peuvent pas solutionner l'ensemble des problèmes de sûreté et de sécurité. Il est également important d'examiner la question de la protection des données dans ce

contexte. Il devrait revenir aux autorités nationales de répondre à ces questions, en coopération avec les collectivités locales et régionales.

20. Toutes les parties prenantes devraient-elles collaborer au développement d'une nouvelle culture de la mobilité en Europe? En suivant le modèle de l'observatoire européen de la sécurité routière, la création d'un observatoire européen de la mobilité urbaine serait-elle une initiative utile pour soutenir cette collaboration ?

Sans une coopération entre toutes les parties prenantes, une nouvelle culture de la mobilité en Europe ne deviendra jamais réalité. La mobilité est l'un des domaines politiques supposant une coopération active entre les pouvoirs publics à tous les niveaux, les citoyens, les entreprises et autres acteurs importants.

Le CCRE soutient la proposition de collecte de données européennes sur les statistiques en matière de mobilité urbaine, qui devraient être facilement accessibles aux autorités locales. Cela clarifierait les défis liés à la mobilité urbaine, enrichirait la base de données Eurostat et rendrait possible les comparaisons.

Le CCRE considère également que la création d'un observatoire européen de la mobilité urbaine devrait être étudiée, si une telle structure n'entraîne pas de coûts administratifs supplémentaires. Des précisions et informations supplémentaires doivent être fournies, afin d'évaluer l'opportunité de mettre en place un tel observatoire.

21. Comment les instruments financiers existants, tels que les Fonds structurels et le Fonds de cohésion, pourraient-ils être utilisés de manière plus cohérente en faveur d'un transport urbain intégré et durable ?

Le financement des transports publics devrait être considéré comme l'une des priorités de la politique de développement régional. La base plus large et plus solide pour le financement du transport urbain et du transport collectif dans le cadre de la période de programmation actuelle est la bienvenue, de même que la nouvelle référence aux stratégies intégrées pour des transports propres dans les règlements « FEDER » et « Fonds de cohésion ».

Toutefois, les bénéficiaires potentiels de projets peuvent ne pas être conscients de la mesure dans laquelle les fonds structurels peuvent être utilisés pour des initiatives dans le domaine des transports en dehors des « zones de convergence », de sorte que l'information sur le financement pourrait être améliorée. L'examen à mi-parcours des programmes opérationnels pourrait également être l'occasion d'envisager un meilleur soutien à apporter au transport urbain.

Le CCRE accueille favorablement les nombreux programmes et projets européens qui se penchent sur les politiques de transport innovantes et organisent les échanges de bonnes pratiques. Cependant, le CCRE regrette que la Commission européenne ne propose pas de financement pour aider les villes et régions à développer des alternatives sérieuses à l'utilisation de la voiture. Le CCRE aurait apprécié, dans le cadre de la stratégie thématique sur l'environnement urbain, des possibilités de financement pour la mise en oeuvre de plans de mobilité durable dans certaines villes européennes.

Le CCRE considère le programme CIVITAS des plus utiles et attend impatiemment de voir le développement proposé sur base de l'approche CIVITAS vers un programme spécial de soutien de l'UE pour le financement des activités de transport urbain propres en dehors du cadre de la recherche.

22. Quel appui les instruments économiques, en particulier les instruments fondés sur le marché, peuvent-ils fournir au transport urbain propre et énergétiquement efficace ?

Le CCRE soutient l'idée que toutes les parties prenantes, à tous les niveaux, et notamment les usagers, doivent contribuer au financement de la mobilité urbaine.

Les gouvernements nationaux doivent garantir un financement important, stable et à long terme des investissements en matière de transport public aux niveaux local, régional et national. Les instruments de marché peuvent soutenir des transports urbains durables, mais non remplacer le financement public.

Le CCRE soutient la promotion de nouveaux outils de financement qui peuvent être mis en œuvre par les autorités locales. Les systèmes de tarification routière, les taxes environnementales, les taxes sur l'énergie, les taxes sur le CO2 et les péages urbains peuvent apporter des ressources supplémentaires pour les modes de transport durables. Ces instruments économiques innovants peuvent également servir d'incitation financière pour susciter une prise de conscience en faveur d'une utilisation accrue des transports publics ou des modes de transport propres et énergétiquement efficaces.

Le CCRE souligne que ces ressources supplémentaires devraient être réservées en priorité aux investissements dans les transports publics et aux solutions en matière de mobilité durable.

23. Comment des activités de recherche ciblées pourraient-elles contribuer davantage à intégrer les contraintes urbaines et l'expansion du trafic urbain ?

L'Union européenne devrait mener d'autres études, impliquant davantage de partenaires, sur un système d'infrastructure de transport plus large.

Le CCRE souligne à quel point il est essentiel d'assurer une large diffusion des résultats des activités de recherche et de fournir les informations en plusieurs langues. Les décideurs locaux devraient être mieux informés de l'existence de ces informations et être en mesure d'y accéder plus facilement. Afin d'être efficaces, il est également important que les résultats puissent être utilisés dans la pratique par les décideurs locaux.

24. Faut-il inciter les villes à recourir aux péages urbains ? Est-il besoin d'un encadrement général et/ou d'une orientation dans ce domaine ? Des recettes devraient-elles être réservées aux fins de l'amélioration des transports urbains collectifs ? Les coûts externes devraient-ils être internalisés ?

Le CCRE se félicite de la meilleure prise en compte des coûts externes par la directive Eurovignette et soutient l'introduction d'une dimension urbaine à l'occasion de la prochaine révision de la directive Eurovignette, de sorte que la tarification routière s'applique à tous les types de véhicules et d'infrastructures.

Le CCRE considère que l'UE devrait promouvoir les systèmes de tarification routière. Le choix d'introduire un péage urbain devrait être de la responsabilité des collectivités locales et régionales, qui doivent en évaluer les avantages et les impacts. De même, les collectivités locales et régionales devraient être en mesure de décider elles-mêmes de l'utilisation des recettes de la tarification routière. L'Union européenne peut aider les décideurs locaux à surmonter la réticence des citoyens. Par exemple, elle pourrait organiser des échanges d'informations et d'expériences sur les péages urbains.

Le CCRE soutient l'internalisation des coûts externes et l'annonce d'une méthodologie commune au niveau européen pour le calcul des coûts externes. Parallèlement, des efforts coordonnés pour réduire la production de coûts externes (par exemple les impacts négatifs des transports sur l'environnement) sont essentiels.

25. A plus long terme, quelle valeur ajoutée pourrait apporter un soutien européen ciblé pour le financement du transport urbain propre et énergétiquement efficace ?

Les politiques de mobilité durable représentent un défi financier important pour les collectivités locales. Dans de nombreux cas, le soutien européen au financement d'un transport urbain propre et énergétiquement efficace est une condition préalable à la mise en œuvre de mesures au niveau local. Dans d'autres cas, le soutien européen a des conséquences importantes sur les politiques et les priorités financières au niveau national, régional et local. C'est la raison pour laquelle le CCRE soutient fortement la mise en place d'un fonds spécial et flexible au profit des projets dans le domaine du transport urbain.

* * * * *