



DECLARATION DE STUTTGART

SUR LE ROLE DES GOUVERNEMENTS LOCAUX ET REGIONAUX EUROPEENS EN CE QUI CONCERNE LA MOBILITE DURABLE

Comité directeur du CCRE
Stuttgart, le 4 décembre 2007

Nous, Maires et élus de gouvernements locaux et régionaux en Europe, réunis dans le cadre du Comité directeur du Conseil des Communes et Régions d'Europe à Stuttgart, en Allemagne, le 4 décembre 2007,

Conscients que le droit à la mobilité est universel pour tous les êtres humains, et est essentiel au respect concret et efficace de la plupart des autres droits humains fondamentaux ;

Reconnaissant que les développements en matière de mobilité au cours de ces cent dernières années, et notamment le développement de la voiture automobile et des systèmes de transport public avancés, ont grandement amélioré la liberté et l'autonomie de la plupart des citoyens européens, et pas uniquement ceux des zones rurales, et les ont aidé à mener une vie plus satisfaisante, sans limitations liées à leur situation géographique ;

Reconnaissant en même temps, néanmoins, que la demande sans cesse croissante en matière de mobilité, s'accompagnant principalement d'une utilisation intensive de la voiture particulière, notamment dans les zones urbaines, constitue une menace croissante pour l'environnement et le bien-être des citoyens, étant donné que les émissions de CO₂ affectent directement le changement climatique planétaire ;

Admettant que, malgré la diversité des situations locales, l'ensemble des villes et régions à travers l'Europe sont confrontées à des problèmes de circulation similaires qui concernent la pollution atmosphérique, l'exposition au bruit, la congestion et les accidents de la route ;

Affirmant que les nouvelles technologies, très économes en énergie et/ou reposant sur des sources d'énergie renouvelables, sont indispensables si l'Europe veut parvenir à une mobilité vraiment durable, qui réponde aux besoins économiques, sociaux et environnementaux des générations actuelles et futures, et contribue à limiter ou atténuer les effets du changement climatique ;

Rappelant que l'organisation de systèmes de transport public efficaces et réguliers dans les zones urbaines, suburbaines et rurales, qui est un moyen essentiel pour relever ce défi, est dans une grande mesure du ressort des collectivités locales et régionales, et que le principe d'autonomie locale doit par conséquent être pleinement respecté ;

Soulignant la nécessité d'instaurer un cadre européen de coordination efficace pour relever le défi de la mobilité durable, une nécessité qui est en partie satisfaite par l'approche adoptée par la Commission européenne dans le Livre vert « Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine », en mettant davantage l'accent sur le caractère intersectoriel de la mobilité urbaine ;

Conscients que l'offre de mobilité durable requiert un financement considérable, et que la mise en œuvre d'instruments économiques innovants peut contribuer à apporter des ressources financières supplémentaires, et agir comme un incitant financier pour provoquer une prise de conscience capitale parmi les usagers des transports ;

déclarons ce qui suit :

1. Nous soulignons la nécessité d'entreprendre une action urgente, sur tout le continent et impliquant tous les niveaux de gouvernement, de l'industrie et de la société civile, pour aborder l'avenir de la mobilité en Europe, qui tienne totalement compte de chacun des piliers de la durabilité.
2. Nous affirmons la nécessité d'adopter une approche globale, qui reconnaisse le rôle de chacune des principales formes de transport et de mobilité, favorisant le bien-être économique de l'Europe, mais tenant également compte de la santé et d'une meilleure qualité de vie pour nos citoyens. Une mobilité durable doit prendre en compte l'économie, être socialement équitable et respectueuse de l'environnement.
3. Les gouvernements locaux et régionaux ont un rôle essentiel à jouer dans la réalisation de la mobilité durable, utilisant leurs compétences en matière de planification urbaine, rurale et régionale (et notamment la planification spatiale et économique), de même que dans le développement de la mobilité intégrée spécifique et de la planification des transports (et notamment les instruments économiques appropriés), et dans le développement des infrastructures adaptées aux différents types de mobilité.
4. Nous considérons par conséquent que les principes de subsidiarité et d'autonomie locale et régionale sont d'une importance particulière par rapport aux problèmes de mobilité et de transport.
5. Le Livre vert «Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine », de même que le récent règlement sur « les services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route », constituent une étape importante vers une reconnaissance totale et explicite par la Commission européenne de ces principes dans le domaine des transports urbains, et jettent les bases d'un débat essentiel sur l'avenir de la mobilité urbaine.
6. Nous reconnaissons tout à fait la nécessité de prendre pleinement en considération les besoins de toutes les composantes de la communauté relativement à l'accès à des moyens appropriés de mobilité comme un élément essentiel pour renforcer la cohésion sociale - et notamment des personnes à mobilité réduite et qui requièrent des normes de sécurité plus élevées, telles que les personnes handicapées, les personnes âgées, les familles avec de jeunes enfants, et les jeunes enfants eux-mêmes, et pour prendre en considération les besoins des plus défavorisés.
7. Nous nous préoccupons du fait que la prospérité croissante de nos citoyens ne doit pas se bâtir via un accroissement des volumes de trafic routier automobile, menant à la congestion et à la pollution, en particulier dans les zones urbaines. Nous regrettons par conséquent que le Livre vert ait à nouveau dilué l'un des objectifs essentiels du Livre blanc originel de 2001 sur les transports, c.à.d. la nécessité de dissocier la croissance des transports de la croissance économique.
8. Afin de parvenir à une mobilité durable, l'accent doit davantage être mis sur une répartition modale équilibrée entre les différentes formes de transport et de mobilité, tout en planifiant en même temps l'interopérabilité nécessaire entre les différents modes de transport. A ce propos, nous tenons à mettre l'accent sur d'autres modes de transport, notamment sur la nécessité d'une meilleure utilisation des voies d'eau, et sur le rôle effectif des ports de toutes capacités.

9. Nous soulignons par ailleurs l'importance de fournir des solutions à long terme englobant transport public, l'usage intelligent et innovant de la voiture, vélo et marche qui voient loin, intégrées, au niveau local et régional, afin de fournir, le cas échéant, une alternative plus attractive et pratique à l'utilisation de la voiture particulière.
10. Nous soulignons également le rôle clé de l'industrie automobile, qui est de contribuer à l'atténuation des impacts du changement climatique en encourageant l'efficacité énergétique des transports à travers le développement de « véhicules propres » et l'utilisation de carburants de substitution. Nous estimons en outre que les applications des TIC dans le cadre des Systèmes de Transport Intelligents représentent une partie essentielle de la solution au problème de mobilité durable et devraient être développées et appliquées à tous les niveaux concernés.
11. Cependant, afin d'embrasser l'éventail complet de la mobilité urbaine, il est évident qu'un accent qui serait uniquement porté sur des solutions techniques doit être rehaussé par une vision socio-économique beaucoup plus large qui tienne compte de la nécessité de développer de nouveaux schémas de réflexion, et la nécessité urgente d'un changement de comportement, parmi les usagers des transports. Ceci s'applique également au secteur du transport de marchandises, où, par exemple, des « méga-camions » peuvent causer des dégâts disproportionnés aux infrastructures routières.
12. Nous soulignons par conséquent l'importance de l'éducation, de la formation et des activités de sensibilisation à proposer à nos citoyens, et l'échange de personnel, de connaissances et de meilleures pratiques au sein des pouvoirs locaux et régionaux de même qu'entre sociétés de transport. Nous soutenons dès lors l'action des réseaux internationaux sur la mobilité comme POLIS, CODATU et « Cities for Mobility ».
13. Afin de faciliter le développement d'une nouvelle culture de mobilité urbaine, nous sommes convaincus que des incitants et désincitants économiques peuvent également être nécessaires, en internalisant les coûts sociaux et environnementaux externes, au travers, par exemple, de systèmes de tarification routière, taxes d'embouteillage, redevances de stationnement, parcs-relais gratuits, etc. Cependant, nous demandons instamment que ces fonds supplémentaires soient exclusivement consacrés aux investissements dans les transports publics et aux solutions de mobilité durable. En outre, nous invitons les gouvernements nationaux à garantir une base financière globale, stable et de longue durée pour les investissements en matière de transport public à tous les niveaux.
14. Nous demandons que les fonds structurels tiennent compte des impératifs de la mobilité durable et que l'Union européenne mobilise ses instruments financiers, notamment au travers de la BEI, pour soutenir les investissements, des collectivités locales et régionales dans le domaine des transports publics.
15. En leur qualité d'investisseur important dans les transports publics, les gouvernements locaux et régionaux peuvent jouer un rôle actif en s'engageant à mettre en œuvre des « marchés publics verts ». Cependant, l'obligation d'acquérir des véhicules propres peut, si les coûts qui en découlent sont excessifs, avoir un effet néfaste sur les budgets des transports publics. Nous estimons que les incitants économiques sont nécessaires pour promouvoir des solutions de transport public efficaces, plus « vertes ».
16. Nous demandons que le Conseil des Communes et Régions d'Europe joue un rôle important dans le débat politique qui se déroule actuellement sur la mobilité durable au niveau européen et au niveau mondial par le biais de Cités et Gouvernements Locaux Unis (CGLU) et sa nouvelle commission sur la Mobilité Urbaine, et fasse en sorte que la liberté des gouvernements régionaux et locaux de planifier l'avenir, et en particulier de gérer les transports publics, soit encouragée et préservée.