



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 17.12.2013
COM(2013) 913 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU
CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ
DES RÉGIONS**

Ensemble vers une mobilité urbaine compétitive et économe en ressources

{SWD(2013) 524 final}
{SWD(2013) 525 final}
{SWD(2013) 526 final}
{SWD(2013) 527 final}
{SWD(2013) 528 final}
{SWD(2013) 529 final}

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

Ensemble vers une mobilité urbaine compétitive et économe en ressources

1. INTRODUCTION

Les villes d'Europe¹ – où vivent 70 % de la population de l'UE et qui génèrent plus de 80 % du PIB de l'Union - sont reliées par l'un des meilleurs systèmes de transport du monde. Mais la mobilité dans les villes est de plus en plus difficile et inefficace. La mobilité urbaine repose encore largement sur l'utilisation des voitures privées fonctionnant avec des carburants traditionnels. La réorientation vers des modes de transport urbain plus durables ne progresse que lentement.

De nombreuses villes européennes souffrent d'embouteillages chroniques, dont le coût est estimé à 80 milliards d'euros par an².

Les zones urbaines produisent une part élevée, quelque 23%, de l'ensemble des émissions de CO₂ provenant des transports. Les villes doivent faire plus d'efforts pour renverser les tendances du passé et contribuer à la réalisation de l'objectif d'une réduction de 60% des émissions de gaz à effet de serre prévu par le Livre blanc de la Commission intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources»³(ci-après «Livre blanc de 2011 sur les transports»). Avec leur forte densité de population et une proportion importante de trajets courts, les villes ont un plus grand potentiel que le système de transport dans son ensemble pour passer à des transports à faibles émissions de carbone, par le développement de la marche à pied, du vélo, des transports publics – et par l'introduction précoce sur le marché de véhicules fonctionnant avec des carburants de substitution.

La législation de l'UE relative à la qualité de l'air⁴ et des normes d'émission de plus en plus strictes pour les véhicules routiers vise à protéger les citoyens contre une exposition nocive aux polluants atmosphériques et aux particules. Mais, dans pratiquement tous les États membres, les villes ont encore du mal à se conformer aux exigences légales.

Le nombre de victimes des accidents de la route dans l'Union européenne reste très élevé, environ 28 000 en 2012. En Europe, 38 % des décès dus aux accidents de la route se produisent dans les zones urbaines, les usagers vulnérables, tels les piétons, étant particulièrement exposés. Les progrès réalisés dans les zones urbaines en matière de réduction des accidents mortels de la route sont inférieurs à la moyenne.

Un sondage Eurobaromètre⁵ a été réalisé sur les attitudes à l'égard de la mobilité urbaine. Une forte majorité des citoyens considère comme problèmes majeurs les embouteillages, le coût et

¹ Voir aussi le rapport «Villes de demain», Commission européenne, 2011

² Coût total des embouteillages; voir SEC(2011)358 final

³ COM(2011) 144 final

⁴ Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (JO L 152 du 11.6.2008, p. 1).

⁵ Eurobaromètre spécial 406 (2013).

les impacts négatifs de la mobilité et des transports urbains sur l'environnement et sur la santé humaine. La plupart des personnes interrogées étaient plutôt pessimistes quant aux perspectives d'améliorer la situation du trafic dans leur ville.

L'enquête a également montré qu'il existe des différences considérables au sein de l'UE. Il y a en Europe un écart grandissant en ce qui concerne la mobilité urbaine entre un petit nombre de villes progressistes et la majorité des villes qui sont à la traîne.

La stratégie Europe 2020 pour une croissance intelligente, inclusive et durable⁶ a souligné l'importance d'un système européen de transport modernisé et durable pour le développement futur de l'Union et insiste sur la nécessité d'aborder la dimension urbaine des transports.

Un changement radical est nécessaire

La présente communication vise à renforcer le soutien aux villes européennes dans leurs efforts pour relever les défis de la mobilité urbaine. Un changement radical dans l'approche de la mobilité urbaine est nécessaire pour que le développement des zones urbaines européennes soit plus respectueux de l'environnement et pour que soient concrétisés les objectifs de l'UE tendant à un système européen de transport compétitif et économique en ressources.

Il est par ailleurs essentiel de surmonter la fragmentation des approches et de développer un marché unique des solutions innovantes de mobilité urbaine en abordant des questions telles que des normes et des spécifications communes ou la passation conjointe de marchés.

La communication expose la manière dont la Commission compte renforcer ses actions en matière de mobilité urbaine durable dans les zones où il y a de la valeur ajoutée européenne. La Commission invite également les États membres à entreprendre des actions plus décidées et mieux coordonnées.

2. ŒUVRER ENSEMBLE A UNE MOBILITÉ URBAINE DURABLE

La transformation de la mobilité urbaine nécessite une action coordonnée de la part des décideurs et des autorités compétentes à tous les niveaux de gouvernement.

Les actions au niveau de l'UE doivent contribuer à l'effort commun: le plan d'action sur la mobilité urbaine adopté par la Commission en 2009⁷ a reçu le soutien massif du Parlement européen⁸, du Comité économique et social⁹, du Comité des régions¹⁰ et des États membres¹¹, ainsi que des parties prenantes de toute l'Union. Les vingt initiatives du plan d'action ont été mises en œuvre avec succès pour 2012.

⁶ COM (2010) 2020 final

⁷ COM (2009) 490 final.

⁸ Résolution du Parlement européen du 9 juillet 2008; 2008/2041(INI)

⁹ Avis sur le plan d'action sur la mobilité urbaine du 27 mai 2010, TEN/414

¹⁰ Avis sur le plan d'action sur la mobilité urbaine du 27 août 2010, TEN/232

¹¹ Conclusions du Conseil sur le plan d'action sur la mobilité urbaine du 24 juin 2010; www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/doc/2010_06_24_apum_council_conclusion_s.pdf

C'est pourquoi la Commission a lancé une évaluation indépendante¹² de la mise en œuvre du plan d'action et une consultation publique¹³ afin de pouvoir examiner la voie à suivre. Les parties prenantes ont réaffirmé la valeur ajoutée du soutien au niveau de l'UE et souligné que l'action de l'UE était idéale pour garantir un large débat sur la mobilité urbaine dans toute l'Union, pour faciliter les échanges d'expériences et de bonnes pratiques, pour catalyser la recherche et l'innovation et pour fournir un appui financier aux projets de transport urbain, notamment dans les régions moins développées. Elles ont également mis en évidence l'importance de collaborer sur des thèmes spécifiques tels que la planification de la mobilité urbaine, le déploiement de solutions de systèmes de transport intelligents (STI) ou de régulation de l'accès, et la sécurité routière.

Les actions à l'échelle de l'UE en matière de mobilité urbaine doivent impliquer les États membres: les initiatives de la Commission ne peuvent pas atteindre chacune des milliers de villes de toute l'Europe, elles ne peuvent pas non plus cerner et surmonter les obstacles spécifiques à une mobilité améliorée et plus durable qui pourraient exister dans les différentes régions de l'Union.

Pour être déployés plus efficacement et plus largement, les concepts et outils élaborés au niveau européen doivent être adaptés aux particularités de chaque État membre, puis faire l'objet d'une promotion active aux niveaux national et régional.

3. PLANS DE MOBILITE URBAINE DURABLE

Des nouvelles approches de planification de la mobilité urbaine apparaissent à mesure que les autorités locales cherchent à rompre avec les approches compartimentées du passé et à élaborer des stratégies susceptibles de susciter une réorientation vers des modes de transport plus propres et plus durables, tels que la marche à pied, le vélo¹⁴, les transports publics et les nouveaux modèles d'utilisation et de propriété de la voiture. De nombreuses villes de l'Union européenne ont lancé des solutions innovantes en matière de mobilité urbaine et partagé leurs expériences via différents réseaux de villes.

La Commission promeut activement depuis plusieurs années le concept de planification de la mobilité urbaine durable. Les initiatives financées par l'Union ont mis en contact des parties prenantes et des experts pour analyser les approches actuelles, débattre des problèmes et cerner les bonnes pratiques en matière de planification. Par exemple, des lignes directrices pour l'élaboration et la mise en œuvre de plans de mobilité urbaine durable¹⁵ ont été rédigées avec l'appui de la Commission¹⁶ afin de faire aux autorités locales des suggestions concrètes sur la manière de mettre en œuvre des stratégies de mobilité urbaine reposant sur une analyse

¹² Rapport sur la révision du plan d'action sur la mobilité urbaine, 2013
ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en.htm

¹³ Résultats de la consultation publique «La dimension urbaine de la politique des transports de l'UE, 2013, www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en.htm

¹⁴ Une réorientation vers davantage de marche à pied et de vélo, notamment, réduit considérablement les externalités négatives de la mobilité et du transport urbains, avec la valeur ajoutée qu'apportent l'encouragement d'un mode de vie plus actif et les bénéfices pour la santé qui y sont associés. Ces questions sont également abordées dans le cadre du partenariat européen d'innovation pour un vieillissement actif et en bonne santé.

¹⁵ http://ec.europa.eu/research/innovation-union/index_en.cfm?section=active-healthy-ageing
Lignes directrices – Élaborer et mettre en œuvre un plan de mobilité urbaine durable, Commission européenne, 2013

¹⁶ Observatoire de la mobilité urbaine - www.eltis.org

approfondie de la situation existante ainsi qu'une vision claire du développement durable dans leur zone urbaine.

Le concept de plan de mobilité urbaine durable examine la zone urbaine fonctionnelle et propose d'inscrire l'action en matière de mobilité urbaine dans une stratégie urbaine et territoriale plus vaste. C'est pourquoi l'élaboration de ces plans devrait faire l'objet d'une coopération entre différents domaines et secteurs (transports, aménagement du territoire¹⁷, environnement, développement économique, politique sociale, santé, sécurité routière, etc.), à différents niveaux de gouvernement et d'administration, ainsi qu'avec les autorités des zones voisines – tant urbaines que rurales.

Les plans de mobilité urbaine durable doivent favoriser un développement équilibré et une meilleure intégration des différents modes de mobilité urbaine. Ce concept de planification souligne que la mobilité urbaine est d'abord une affaire de personnes. Il insiste, par conséquent, sur l'engagement des citoyens et des parties prenantes ainsi que sur l'encouragement des changements de comportement en matière de mobilité.

Les plans de mobilité urbaine durable peuvent aider les villes à tirer le meilleur parti des infrastructures et services de transport existants et à mettre en œuvre, avec un bon rapport coût/efficacité, des mesures en faveur de la mobilité urbaine.

Le concept de plan de mobilité urbaine durable a fortement gagné en importance ces dernières années, et la Commission continuera de soutenir le développement et la promotion de ce concept.

Pour s'assurer, toutefois, que les meilleures pratiques de planification de la mobilité urbaine durable soient largement adoptées, le concept devrait être adapté aux exigences spécifiques et aux pratiques de planification en usage dans chaque État membre, puis faire l'objet d'une promotion active au niveau national. Des mesures appropriées devraient en outre être prises dans les États membres pour instaurer un cadre permettant aux collectivités locales de mettre en œuvre avec succès des stratégies de mobilité urbaine.

Les États membres devraient dès lors envisager:

- de réaliser une évaluation soigneuse du fonctionnement actuel et futur de la mobilité urbaine sur leur territoire, y compris sous l'angle des principaux objectifs stratégiques de l'UE;
- de définir une approche de mobilité urbaine qui assure une action coordonnée et constructive aux niveaux national, régional et local;
- de veiller à ce que des plans de mobilité urbaine durable soient élaborés et mise en œuvre dans leurs zones urbaines et que ces plans s'inscrivent dans une stratégie plus vaste de développement urbain ou territorial;
- d'évaluer – et modifier le cas échéant – les outils techniques, stratégiques, juridiques, financiers et autres dont disposent les autorités locales chargées de la planification;
- d'adopter, le cas échéant, des mesures visant à éviter les approches fragmentées afin d'assurer la continuité et la compatibilité des mesures de mobilité urbaine, de manière à préserver le fonctionnement du marché intérieur.

¹⁷ Reflétant l'importance d'un urbanisme propre à réduire les besoins de la mobilité urbaine (en évitant le mitage, par exemple)

La Commission, à son tour:

- établira, en 2014, une plateforme européenne des plans de mobilité urbaine durable pour coordonner la coopération de l'UE en vue de développer davantage la notion et les outils, créer un guichet unique et faire de l'actuel site web www.mobilityplans.eu un centre virtuel de connaissances et de compétences;
- aidera, notamment par des instruments de financement, les autorités nationales, régionales et locales à élaborer et mettre en œuvre des plans de mobilité urbaine durable.

4. COORDINATION DE L'INTERVENTION DES SECTEURS PRIVE ET PUBLIC

La réalisation des améliorations systémiques dans le secteur des transports nécessite des efforts conjoints des pouvoirs publics à tous les niveaux de gouvernance, ainsi que la participation du secteur privé, dans les domaines suivants, mis en exergue par le Livre blanc de 2011 sur les transports.

Davantage d'actions en matière de logistique urbaine

La logistique urbaine est essentielle au bon fonctionnement des villes et constitue une part importante du trafic urbain dans le cadre des chaînes d'approvisionnement régionales, nationales et internationales. Il est prévu qu'elle s'amplifie, ce qui fera grimper encore ses coûts externes déjà élevés. Les besoins de la logistique sont souvent négligés dans la planification et la gestion urbaines.

Il existe un potentiel important d'amélioration des activités et services de logistique urbaine, et les flottes captives, telles que les camionnettes de livraison du courrier et les bennes à ordures ménagères, se prêtent bien à l'introduction rapide de nouveaux types de véhicules et de carburants de substitution pour réduire la dépendance à l'égard du pétrole et les émissions. Les mesures présentées ci-après, avec les autres initiatives du Livre blanc de 2011 sur les transports (paquet «Énergie propre pour les transports», par exemple), contribueront à la réalisation de l'objectif d'une logistique urbaine quasi totalement décarbonée dans les grands centres urbains d'ici à 2030.

Les États membres et les autorités urbaines doivent instaurer un cadre (zones de livraison, réglementation en matière d'accès, répression, etc.) de façon à ce que les fournisseurs privés de services de logistique trouvent des avantages économiques à investir dans de nouvelles technologies et de nouvelles solutions. Ils devraient également faciliter la coopération entre les intervenants, constituer les capacités nécessaires au niveau local, encourager l'adoption des bonnes pratiques, assurer l'interopérabilité des solutions logistiques locales reposant sur des systèmes de transport intelligents et veiller à leur intégration dans les priorités nationales.

Les États membres devraient envisager:

- de faire en sorte que la logistique urbaine soit prise suffisamment en considération dans les approches nationales en matière de mobilité urbaine et dans les plans de mobilité urbaine durable;
- de créer des plateformes de coopération, d'échanges de données et d'informations, de formation, etc., pour tous les intervenants des chaînes de logistique urbaine.

La Commission:

- améliorera la diffusion et l'adoption des meilleures pratiques de logistique urbaine (2014);

- rédigera, avec des experts, des documents d'orientation fournissant une assistance pratique sur la manière d'améliorer les performances de la logistique urbaine, en élaborant, par exemple, des plans de livraison, en intégrant la logistique urbaine dans la régulation de l'accès, etc. (2014-2016);
- facilitera la passation de marchés publics pour les véhicules propres destinés à la logistique urbaine en revoyant le champ du portail «véhicules propres»¹⁸ (2015-2016).

L'approche proposée est décrite en détail dans le document de travail des services de la Commission intitulé «*Un appel à l'action sur la logistique urbaine*», annexé.

Une régulation de l'accès et une tarification routière plus intelligentes en milieu urbain

Pour rendre les centres urbains aussi accessibles que possibles, il convient de faire des choix concernant l'utilisation de l'espace urbain. Les zones de chargement et de déchargement, les couloirs d'autobus, les voitures, les places de stationnement, les aménagements piétonniers, les pistes cyclables et les parkings pour vélos se disputent les voiries urbaines¹⁹, et les villes doivent gérer ces exigences contradictoires selon la situation et les priorités locales. La régulation de l'accès peut contribuer à optimiser l'accès des véhicules aux zones urbaines, améliorer la qualité de l'air et contribuer à la réalisation de l'objectif d'éliminer progressivement des villes les voitures fonctionnant avec des carburants classiques d'ici à 2050.

Des systèmes très divers sont actuellement mis en œuvre dans toute l'Europe, et il est nécessaire de mieux comprendre ces différents types de réglementation en matière d'accès, leur coût et leur impact.

Ces diverses règles et exigences et le manque d'information sur la manière de respecter les divers systèmes risquent de fragmenter le marché intérieur et de créer de nouvelles entraves à la libre circulation des biens et des personnes. Une approche européenne totalement harmonisée n'est pas jugée appropriée parce qu'il est essentiel que la conception et la mise en œuvre de ces systèmes puissent être adaptées à la situation particulière de chaque zone urbaine. Des lignes directrices non contraignantes, en revanche, permettraient aux villes et aux États membres de tirer parti de l'expérience acquise dans d'autres villes et pays, et, le cas échéant, de favoriser une approche plus commune sur des questions telles que les catégories de véhicules, la signalisation routière, la diffusion d'informations, la répression, les dérogations et les tarifs. Les utilisateurs comprendraient et respecteraient plus facilement les systèmes, et les villes garderaient une marge de manœuvre pour prendre en compte leur situation locale.

La mise en œuvre des systèmes devrait en outre suivre des règles transparentes permettant d'éviter une discrimination à l'encontre des utilisateurs occasionnels ou étrangers. Une approche plus commune, pour le partage d'informations sur les systèmes, par exemple, faciliterait la planification des déplacements, et l'utilisation de solutions reposant sur les systèmes de transport intelligents pour mettre en œuvre les systèmes abaisserait les coûts supportés par les villes et les utilisateurs et améliorera le respect de la réglementation.

Les États membres devraient envisager:

¹⁸

www.cleanvehicle.eu.

¹⁹

Le voiries urbaines sont, elles aussi, en concurrence avec des demandes d'espace public pour les activités de loisirs et l'interaction sociale (terrains de jeux, parcs, etc.)

- de procéder à un examen approfondi de l'efficacité et de l'impact des systèmes existants et prévus de régulation de l'accès aux zones urbaines;
- d'instaurer un cadre permettant aux autorités locales chargées des transports d'élaborer, mettre en œuvre et évaluer les systèmes de régulation de l'accès, y compris la tarification routière urbaine.

La Commission:

- encouragera les échanges avec les États membres et les experts concernant les réglementations en matière d'accès aux zones urbaines dans l'Union, notamment leurs fondements conceptuels, leur mise en œuvre concrète, leur efficacité et leur impact;
- rédigera, avec les parties prenantes, des orientations non contraignantes pour aider les villes à mettre en œuvre efficacement des systèmes de régulation de l'accès.

L'approche proposée est décrite en détail dans le document de travail des services de la Commission intitulé «*Un appel à la régulation intelligente de l'accès aux zones urbaines*», annexé.

Déploiement coordonné de systèmes intelligents de transport urbain

Les technologies intelligentes et notamment les systèmes de transport intelligents (STI) sont des outils clés pour la planification de la mobilité urbaine. Elles aident les décideurs politiques à atteindre leurs buts stratégiques et à gérer des activités concrètes de transport. Elles aident également les utilisateurs finaux en leur permettant de poser des choix éclairés en matière de mobilité.

Plus précisément, les STI contribuent à optimiser l'utilisation des infrastructures existantes par divers moyens, tels que la signalisation routière, les planificateurs d'itinéraire, la billetterie intelligente ou les systèmes coopératifs (y compris les systèmes de communication de véhicule à véhicule et de véhicule à infrastructure). Ils permettent la gestion coordonnée des réseaux de transport routier et de transports publics et facilitent la mise en œuvre de la logistique urbaine et des systèmes de restriction d'accès. Pour améliorer la cohérence et l'interopérabilité des solutions STI dans toute l'Europe, le groupe d'experts des STI en milieu urbain²⁰ a rédigé une série de lignes directrices pour le déploiement des applications clefs des STI en milieu urbain²¹. Les meilleures pratiques ainsi que les besoins en matière de normalisation pour les STI en milieu urbain ont été cernés dans ce contexte.

Il convient de combiner les efforts pour que les zones urbaines puissent tirer pleinement parti du potentiel des solutions STI, tout en garantissant un déploiement continu et fluide, avec un bon rapport coût/efficacité, dans l'ensemble de l'UE.

Les États membres devraient envisager:

- d'utiliser les lignes directrices au moment de déployer les principales applications de STI dans leurs agglomérations;
- de mettre au point des interfaces appropriées entre les réseaux de transport urbain et les réseaux de transport interurbain voisins.

²⁰

<http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2520>

²¹

http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_for_urban_areas_en.htm

- de créer des bases de données multimodales interopérables en collectant toutes les informations sur la mobilité urbaine.

La Commission:

- fera progresser les travaux visant à étoffer la législation en vigueur concernant l'accès aux données sur la circulation routière et les déplacements;
- rédigera les spécifications relatives aux services d'information en temps réel sur la circulation routière et aux services d'information multimodale, comme prévu dans le cadre de la directive STI²²;
- facilitera le déploiement des systèmes de communication de véhicule à véhicule et de véhicule à infrastructure dans les zones urbaines.

L'approche proposée est décrite en détail dans le document de travail des services de la Commission intitulé «*Mobilisation des systèmes de transport intelligents au profit des villes de l'UE*», annexé.

La sécurité routière en milieu urbain

Chaque année, quelque 11 000 personnes sont victimes d'accidents de la route dans les zones urbaines de l'UE²³. La majorité des accidents de la route mortels ou graves impliquant des usagers vulnérables se produisent dans les zones urbaines. Environ deux tiers des accidents mortels ont lieu en zone urbaine, et 50 % des personnes tuées dans des accidents en milieu urbain sont des piétons ou des cyclistes. Au cours des dix dernières années, le nombre de piétons tués n'a diminué que de 39 %, alors que le nombre de conducteurs tués a baissé de 49 %.²⁴

Des efforts supplémentaires doivent donc être faits pour renforcer la sécurité routière en milieu urbain et prémunir en particulier les usagers vulnérables contre les accidents mortels et graves.

Les États membres devraient envisager:

- de veiller à ce que des plans de mobilité urbaine durable tiennent compte des aspects relatifs à la sécurité routière de façon transversale, à tous les stades du processus de planification et d'aborder de façon appropriée des questions telles que la sécurité de l'infrastructure urbaine, en particulier pour les usagers vulnérables, l'utilisation de la technologie moderne pour renforcer la sécurité routière en milieu urbain, l'application des règles de circulation et l'éducation à la sécurité routière;
- d'assurer la collecte de données relatives aux indicateurs de la sécurité routière au niveau le plus détaillé possible et d'encourager les collectivités locales à utiliser ces données pour en faire l'analyse locale et planifier la sécurité routière.

Au cours de la période 2014-2015, la Commission:

- rassemblera et diffusera des exemples de bonnes pratiques en matière de planification de la sécurité routière;

²² Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, JO L 207 du 6.8.2010, p.1 (articles 3 bis et 3 ter).

²³ Base de données CARE sur les accidents de la route dans l'UE

²⁴ Idem

- analysera des mesures visant à réduire le nombre de traumatismes graves résultant d'accidents de la circulation dans les zones urbaines.

L'approche proposée est décrite en détail dans le document de travail des services de la Commission intitulé «*Action ciblée en matière de sécurité routière en milieu urbain*», annexé.

5. RENFORCER LE SOUTIEN DE L'UE

Partage des expériences, mise en évidence des meilleures pratiques et encouragement de la coopération

Le partage des expériences, la mise en évidence d'exemples de meilleures pratiques et l'encouragement de la coopération dans toute l'Union ont une valeur incontestable. La Commission renforcera son soutien aux activités pertinentes:

L'Observatoire de la mobilité urbaine

En adoptant le plan d'action sur la mobilité urbaine de 2009, la Commission a mis en place un observatoire de la mobilité urbaine sous la forme d'une plateforme virtuelle – le site web ELTIS.²⁵ Il constitue un «guichet unique» pour partager des connaissances et des expériences ou pour débattre de questions ayant trait à la mobilité et aux transports urbains.

La Commission entend élargir le champ du portail en développant l'actuel portail consacré aux plans de mobilité²⁶ pour en faire un centre global de connaissances et de compétences qui rassemblera les informations sur la planification des transports urbains en provenance de toute l'UE. Le portail des plans de mobilité sera intégré dans le site ELTIS.

En outre, une plateforme européenne des plans de mobilité urbaine durable sera créée. Cette plateforme soutiendra l'élaboration du concept et des outils nécessaires à la réussite de son application par les autorités locales de planification en coordonnant toutes les activités pertinentes financées par la Commission dans ce domaine²⁷ et en favorisant les échanges.

URBACT – Échanges de bonnes pratiques en matière de développement urbain durable

URBACT²⁸ est un programme européen d'échanges et d'apprentissage – financé par le Programme européen de coopération territoriale – qui promeut le développement urbain durable. Il permet aux villes de collaborer ensemble pour élaborer des solutions pragmatiques innovantes et durables qui intègrent les dimensions économique, sociale et environnementale. Pour la prochaine période de programmation, URBACT III continuera de soutenir les échanges entre villes européennes et le renforcement de leurs capacités.

Données et statistiques et tableau de bord européen de la mobilité urbaine

En se fondant notamment sur les résultats de l'étude réalisée concernant la «collecte de données et de statistiques européennes dans le domaine de la mobilité urbaine»²⁹, la Commission examinera la manière dont la qualité et la disponibilité des données et statistiques relatives à la mise en œuvre des systèmes de transport urbain et à la prise de

²⁵ www.eltis.org

²⁶ www.mobilityplans.eu

²⁷ Mises en œuvre, par exemple, par les projets en cours ENDURANCE, QUEST, ADVANCE, etc.

²⁸ www.urbact.eu

²⁹ Étude sur la collecte harmonisée de données et de statistiques européennes dans le domaine de la mobilité urbaine; MOVE/B4/196-2/2010 (2013)

décision en la matière aux niveaux local, régional, national et européen peuvent être améliorées.

La Commission continuera en particulier à soutenir l'élaboration d'un tableau de bord de la mobilité urbaine, en déterminant des indicateurs harmonisés pour mesurer et comparer les progrès des zones urbaines dans l'ensemble de l'UE³⁰. La Commission s'appuiera sur les travaux menés dans le cadre de projets tels que «Ecomobility Shift»³¹ et «Conduits»³².

Groupe d'experts des États membres sur la mobilité urbaine

La Commission mettra en place un groupe d'experts des États membres sur la mobilité et les transports urbains afin d'encourager les échanges sur la manière de renforcer et mieux coordonner les politiques nationales et européennes en matière de mobilité urbaine et de transports.

En accord avec les États membres, des groupes de travail ad hoc pourraient être mis en place pour examiner plus en détail des questions spécifiques telles que la régulation de l'accès aux zones urbaines, la logistique urbaine ou le tableau de bord de la mobilité urbaine.

Axer la recherche et l'innovation sur des solutions aux défis de la mobilité urbaine

L'Union européenne apporte depuis de nombreuses années, principalement par le canal de ses programmes-cadres de recherche, son soutien à des projets de recherche et d'innovation ayant trait aux transports urbains. Ce soutien a largement contribué à faire déployer de nouvelles technologies et de nouveaux concepts de mobilité.

Depuis son lancement il y a dix ans, l'initiative CIVITAS de la Commission européenne est devenue un moteur de l'innovation en matière de mobilité urbaine et a fait des villes européennes des intervenants essentiels du processus d'innovation. Quelque 700 activités de démonstration ont eu lieu dans plus de 60 villes d'Europe et une évaluation rigoureuse a été faite de leur impact et de leur déroulement. Aujourd'hui, le réseau des villes CIVITAS compte plus de 200 villes membres et couvre presque tous les États membres. CIVITAS est devenue le symbole du changement de paradigme en matière de mobilité et de transports urbains, mais aussi celui du partenariat européen.

CIVITAS 2020

La Commission a l'intention de relancer une initiative CIVITAS 2020 dans le cadre d'Horizon 2020, le programme-cadre de recherche de l'Union et de l'innovation pour la période 2014-2020³³. Le programme de travail d'Horizon 2020 pour 2014 et 2015 soutiendra les stratégies et technologies innovantes qui sont nécessaires à une réorientation vers une mobilité urbaine compétitive et économique en ressources.

CIVITAS continuera à aider les partenariats locaux à mettre en œuvre et tester des nouvelles approches dans des conditions réelles sur des questions telles que la diminution des embouteillages urbains, la réduction de l'utilisation des véhicules fonctionnant avec des carburants traditionnels, la réduction de l'impact et des coûts du fret urbain, le renforcement

³⁰ Étant donné que les transports urbains sont principalement couverts par la décision sur la répartition de l'effort, plutôt que par le régime d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne, il pourrait être intéressant de pouvoir faire des comparaisons des émissions de CO2 provenant des transports urbains afin d'aider les États membres dans les actions qu'ils mènent en vue de réduire les émissions.

³¹ www.ecomobility-shift.org/index.php/en/

³² www.polisnetwork.eu/eu-projects/eu-projects-2/conduits-city-pool

³³ http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_frcfm

des capacités des autorités locales pour élaborer et mettre en œuvre des plans de mobilité urbaine durable.

Deuxième initiative stratégique de la politique européenne de l'innovation, le partenariat européen pour l'innovation «Villes et communautés intelligentes» a été lancé en 2012³⁴. Son objectif est d'accélérer le déploiement à grande échelle d'innovations qui associent étroitement la production, la distribution et l'utilisation de l'énergie, la mobilité et les transports ainsi que les TIC. Cette initiative contribue à la réalisation des objectifs de l'UE en matière de lutte contre le changement climatique par l'amélioration de l'efficacité énergétique, l'augmentation de l'utilisation des sources d'énergie renouvelables et la réduction de la consommation d'énergie, des émissions de gaz à effet de serre, de la mauvaise qualité de l'air et des embouteillages.

Villes et communautés intelligentes – Un partenariat européen pour l'innovation

Le partenariat vise à éliminer les goulets d'étranglement au déploiement à grande échelle de solutions «villes intelligentes». Ce partenariat portera une attention toute particulière aux outils clés, tels que la gouvernance et le financement (y compris la passation des marchés). L'initiative «Villes intelligentes» vise à faciliter les partenariats stratégiques entre l'industrie, les villes européennes et d'autres parties prenantes en vue d'élaborer les systèmes et infrastructures urbains de l'avenir et de déployer largement des solutions «villes intelligentes». Cette initiative est destinée à promouvoir une coopération plus étroite entre des secteurs tels que les transports, l'énergie et les technologies de l'information et de la communication.

Bien que la plupart des actions du partenariat seront probablement mises en œuvre par des administrations, des entreprises, des organismes de recherche et des organisations de la société civile à l'échelon local, un financement de l'UE est prévu au titre du programme «Horizon 2020».

En outre, l'initiative européenne «Véhicules verts» relative au rendement énergétique des véhicules et aux systèmes de propulsion de substitution instaurera prochainement un cadre renforcé pour soutenir la conception de véhicules urbains sur rail et sur route propres, sûrs et peu énergivores.

Mise sur le marché des solutions innovantes

Des solutions innovantes peuvent apporter une contribution majeure à l'amélioration du fonctionnement et de la durabilité de la mobilité urbaine. Mais il est également crucial de veiller à ce que des technologies prometteuses se matérialisent en produits arrivés à maturité pouvant être mis sur le marché avec succès. Il convient que la Commission et les États membres facilitent la création d'un marché unique pour les solutions innovantes de transport urbain, en élaborant par exemple des normes et des spécifications techniques communes ou en facilitant la passation conjointe et transparente des marchés.

Aides financières ciblées

Fonds structurels et d'investissement européens

³⁴

www.ec.europa.eu/eip/smartercities/

Les fonds structurels sont aujourd’hui la principale source de financement par l’UE des projets de transport et de mobilité en milieu urbain. Pour la période 2007-13, quelque 8 milliards d’euros ont été alloués aux transports urbains propres.³⁵

Dans les régions les moins développées de l’Union, cet appui financier a contribué à améliorer l’accessibilité des zones urbaines, à réduire l’écart entre les régions les plus développées et les moins développées et à parvenir ainsi à une plus grande cohésion territoriale.

Il importe donc d’examiner comment utiliser au mieux les *fonds structurels et d’investissement européens* (fonds ESI) pour réaliser les principaux objectifs stratégiques dans le domaine des transports et les domaines d’action connexes au cours de la période 2014-2020.³⁶

Les fonds ESI devraient être utilisés plus systématiquement pour financer des ensembles intégrés de mesures dans les villes ayant élaboré un plan de transport local intégré, tel qu’un plan de mobilité urbaine durable, et cerné les actions appropriées.

Les mesures en faveur de la mobilité urbaine peuvent être financées par les fonds ESI si elles contribuent à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de carbone.³⁷ Ces mesures peuvent également être financées dans le cadre d’une stratégie de développement urbain durable et intégré qui relève également les défis économiques, environnementaux, démographiques et sociaux qui se posent en milieu urbain.³⁸

L’utilisation du nouvel instrument des investissements territoriaux intégrés est recommandée en particulier pour la mise en œuvre de stratégies territoriales. Pour tous les investissements dans le domaine de la mobilité urbaine, il convient de s’assurer que le système de transport financé sera adopté largement.

Au cours de la période 2007-2013, l’accent étant mis sur les projets à grande échelle, ce sont surtout les grandes villes et les capitales qui ont profité des fonds structurels. Il y a toutefois un grand nombre de villes petites et moyennes dans les régions d’Europe, et il importe de tenir compte de toutes les tailles des villes pour les investissements dans le domaine de la mobilité urbaine. Les fonds ESI devraient créer des possibilités de renforcement des capacités, de formation, d’assistance technique et d’élaboration de stratégies et de plans locaux et globaux en matière de mobilité.

La Commission travaillera en étroite collaboration avec les autorités compétentes des États membres afin que les fonds ESI soient utilisés au mieux pour concrétiser les aspirations locales et les visées stratégiques de l’Union. Il convient également de veiller à ce que les solutions financées aient un bon rapport coût-efficacité.

Réseau transeuropéen – Transport (RTE-T)

³⁵ Pour la période de programmation actuelle, 9,63% du financement total au titre du Feder et du FC ont été alloués au transport urbain et à la promotion du transport urbain propre (catégories 25 + 52); chiffres tirés de la base de données INFOVIEW (juillet 2013)

³⁶ Voir règlement FEDER, notamment ses articles 5 et 7

³⁷ Règlement relatif au Fonds européen de développement régional, article 5, paragraphe 4, point e) - Priorité en matière d’investissement: promotion des stratégies de développement à faibles émissions de carbone pour tous les types de territoires, en particulier les zones urbaines, et notamment promotion de la mobilité urbaine durable, des transports publics propres et de mesures d’adaptation pertinentes en matière de baisse des émissions.

³⁸ Règlement relatif au Fonds européen de développement régional, article 7

Les nœuds urbains sont des éléments essentiels à la construction d'un vaste réseau européen de transport. Il est crucial que les villes européennes œuvrent à la réalisation des objectifs de la stratégie du RTE-T.

La proposition de la Commission sur les orientations de l'Union³⁹ reconnaît ainsi la nécessité de «prévoir le développement du réseau global en des nœuds urbains, car ceux-ci sont le point de départ ou la destination finale ('dernier kilomètre') pour les voyageurs ou le fret circulant sur le réseau transeuropéen de transport, ainsi que des points de transfert au sein des différents modes de transport ou entre eux.»

L'article 36 des orientations définit des priorités en ce qui concerne le développement des nœuds urbains du réseau global au moyen du mécanisme pour l'interconnexion en Europe⁴⁰. Un soutien financier de l'UE sera donc disponible pour des projets d'intérêt commun dans les zones urbaines, tels que l'amélioration des activités de logistique urbaine dans le cadre des chaînes d'approvisionnement nationales ou internationales.

Coopération internationale

Il est largement reconnu que l'urbanisation durable est le principal défi mondial du 21^{ème} siècle. Réunis en 2012 à la conférence des Nations Unies sur le développement durable (Rio + 20), les chefs d'État et de gouvernement ont reconnu l'importance développement urbain durable et du transport durable pour la croissance économique et sont tombés d'accord sur «la nécessité de promouvoir une approche intégrée de l'élaboration des politiques au niveau national, régional et local pour les services de transport et systèmes afin de promouvoir le développement durable»⁴¹.

La Commission intensifiera ses efforts visant à soutenir les stratégies en matière de mobilité urbaine durable dans ses activités de coopération, notamment dans les régions en voie de développement. L'objectif est de préparer l'exportation des compétences et des technologies européennes dans des domaines tels que la réduction des émissions, l'amélioration du rendement énergétique et la sécurité routière.

Des efforts accrus seront faits pour mettre à profit les partenariats existants de l'UE avec des pays et régions partenaires clés (avec les pays de la zone euro-méditerranéenne, le Brésil, Singapour ou la Chine, par exemple).

6. CONCLUSION

Réussir la transition vers un type de mobilité urbaine plus durable reste un défi majeur pour les villes de toute l'Union. Les collectivités locales ont besoin d'une aide afin de surmonter les répercussions économiques, environnementales et sociales des schémas actuels de mobilité urbaine.

Il faut donc que la mobilité urbaine demeure une priorité politique de l'UE. La Commission et les États membres devraient renforcer leur soutien aux collectivités locales de manière à ce que toutes les villes de l'Union puissent réorienter complètement leurs efforts pour parvenir à une mobilité urbaine plus compétitive et plus économique en ressources.

³⁹ COM(2011) 0650 final/2 – 2011/0294 (COD)

⁴⁰ ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/connecting_en.htm

⁴¹ Résolution 66/288 des Nations Unies: «L'avenir que nous voulons»

http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/66/288&Lang=E

La présente communication entend amplifier les actions à tous les niveaux de gouvernement: la Commission intensifiera son soutien dans les domaines présentant une valeur ajoutée européenne certaine, les États membres étant invités à instaurer un cadre permettant aux collectivités locales d'élaborer et de mettre en œuvre des stratégies intégrées et globales pour parvenir à une mobilité urbaine améliorée et plus durable. Afin de renforcer les échanges entre la Commission et les États membres, la Commission propose de réunir un groupe d'experts des États membres sur la mobilité urbaine.

La Commission recommande une série de mesures concrètes à prendre à différents niveaux sur plusieurs aspects pertinents, tels que la logistique urbaine, la régulation de l'accès aux zones urbaines, le déploiement de solutions STI en milieu urbain et la sécurité routière, mesures dont elle surveillera de près le suivi.

Les actions présentées dans la présente communication forment une base pour œuvrer ensemble à une mobilité urbaine compétitive et économique en ressources.