



Opinion d'Energie-Cités
en réponse au Livre Vert
« Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine » (COM/2007/551 final)

Energie-Cités accueille favorablement le Livre Vert intitulé « Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine », lequel pointe – enfin – du doigt la circulation urbaine comme responsable de 40 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de 70 % des émissions d'autres polluants issus du transport routier¹. Bâti sur un pétrole « presque gratuit », notre modèle de développement urbain a poussé à l'étalement des villes, mais cette époque est révolue. Avec aujourd'hui un prix du pétrole qui a dépassé le seuil psychologique de 100 \$ le baril, nous devons en effet revoir entièrement notre approche de la mobilité urbaine et des transports.

Il est donc vital que l'Europe s'intéresse à cette question locale brûlante d'actualité, dont les répercussions au niveau mondial sont loin d'être négligeables.

Mais le Livre Vert va-t-il assez loin ? Les propositions qu'il contient sont-elles alignées sur les objectifs « 3x20 »² de l'Union Européenne et permettront-elles, en l'état, de relever les défis énergétiques et climatiques auxquels l'Union Européenne et ses citoyens auront à faire face d'ici 2020 et au-delà ? Au vu des tendances actuelles dans le secteur des transports, nous ne pouvons que répondre : Non.

1. Alignement sur les objectifs énergétiques et climatiques de l'Union Européenne

Suite aux **décisions historiques prises par les chefs d'état et de gouvernement lors du Conseil Européen** de mars 2007, la Commission Européenne présentait le 27 janvier 2008 son plan de mesures dans le domaine du changement climatique et de l'énergie.

Afin d'atteindre les objectifs européens des « 3x20 » dans le délai imparti, un tournant significatif dans nos politiques est nécessaire dans tous les domaines, et notamment dans celui des transports, et à tous les niveaux : européen, national, régional et local.

Tous les acteurs de la société, et tout particulièrement les autorités locales, dont le rôle crucial est souvent sous-estimé, doivent s'engager dans ce sens. Les collectivités locales ont en effet en charge la rénovation des zones urbaines, l'aménagement de nouveaux quartiers, la gestion du foncier, ainsi que la planification et l'organisation des politiques de transport et de déplacement, autant de domaines qui sont étroitement liés aux questions abordées dans ce Livre Vert.

Toute politique européenne doit s'aligner sur les objectifs politiques et climatiques de l'UE. Le Livre Vert est-il à la hauteur de ces objectifs ? Nous pensons que non.

2. Des exemples locaux montrent la voie

Le 29 janvier 2008 à Bruxelles, la Commission Européenne et un groupe de Maires lançaient officiellement la « Convention des Maires », une initiative par laquelle des villes s'engagent à atteindre - et dépasser - de manière volontaire les objectifs énergétiques et climatiques de l'Union Européenne, à savoir les « 3 x 20 ».

On sait que la question des transports a une influence considérable sur le style de vie et les habitudes des citoyens. Des initiatives locales réussies existent cependant, notamment parmi les collectivités locales membres d'Energie-Cités, et montrent le chemin vers un avenir énergétique plus durable.

La préparation et la mise en œuvre de Plans Locaux de Déplacement est obligatoire dans certains pays (c'est le cas en France pour les collectivités locales de plus de 100 000 habitants). Certaines villes ont par ailleurs pris

¹ COM 2007/551 final

² D'ici à 2020, l'UE devra réduire de **20 %** ses émissions de GES, augmenter de **20 %** son efficacité énergétique et augmenter la part des énergies renouvelables à hauteur de **20 %** de sa consommation énergétique finale, dont une proportion de 10 % de biocarburants
Energie-Cités – 2, chemin de Palente – F-25000 BESANCON – www.energie-cites.eu

l'initiative d'élaborer leur propre plan de déplacement afin d'améliorer la qualité de vie et/ou se mettre en conformité avec les normes européennes visant à protéger la santé humaine (par exemple en matière de qualité de l'air).

L'établissement de ces plans locaux de déplacement nécessite une vision intégrée sur le long terme afin de déterminer les besoins financiers en matière d'infrastructures et de véhicules, concevoir des plans incitatifs, promouvoir des transports publics de qualité, sécuriser les déplacements à pied et en vélo et coordonner les politiques d'occupation des sols aux niveaux administratifs les plus appropriés. Des solutions sur-mesure qui tiennent compte des conditions locales sont identifiées après consultation avec les acteurs locaux et les habitants. Les plans locaux de déplacement doivent, de manière intégrée, favoriser la sécurité et la sûreté, l'accès aux biens et aux services, tout en limitant la pollution atmosphérique, le bruit, les émissions de GES et les consommations d'énergie, aussi bien pour le transport de passagers que pour le fret.

Mais les collectivités locales européennes doivent maintenant aller encore plus loin en développant des plans territoriaux intégrés pour l'énergie et le climat, qui soient compatibles avec les objectifs européens de production et de consommation d'énergie dans tous les secteurs.

*Le Livre Vert encourage les Collectivités Locales à établir des « Plans de transports urbains durables » et à prendre des mesures spécifiques visant à réduire les émissions de GES et la consommation d'énergie au niveau local. **Mais aucune disposition ne prend en compte le contexte mondial et la nécessité d'établir des plans territoriaux intégrés pour l'énergie et le climat, orientés vers le « facteur 4 », condition indispensable pour assurer une certaine cohérence politique ...***

3. Mobilité urbaine, étalement urbain et qualité de vie

L'accessibilité aux services, aux loisirs et au travail est une condition nécessaire qui détermine en grande partie la qualité de vie des citoyens. Mais du fait de l'étalement urbain³, l'accès à ces équipements peut se trouver limité, ou nécessiter un allongement des déplacements, souvent au moyen de solutions individuelles moins durables (voiture particulière), augmentant ainsi les émissions et la précarité énergétique de nombreuses familles.

Les transports urbains ont également un impact direct sur la qualité de vie des citoyens, en raison de la pression qu'ils exercent sur l'environnement et la santé (pollution atmosphérique, bruit, émissions de GES) et de leurs effets socio-économiques (prix des carburants, déplacements pendulaires et congestion, pauvreté).

Dans le Livre Vert, l'analyse ne fait pas une place suffisante aux :

- **Déterminants de la mobilité urbaine** : par exemple la planification urbaine organisée sur le tout automobile et le pétrole pas cher, ou encore le manque de planification en matière d'utilisation des sols qui favorise l'étalement urbain et accroît encore plus les besoins en transport.
- **Les notions de proximité urbaine** avec des services publics, commerces, activités de loisir etc., suffisamment intégrés à l'habitat pour permettre un accès à pied, en vélo ou en transports publics.

Toute politique durable en matière de mobilité urbaine doit donc commencer par une réflexion sur la planification urbaine et péri-urbaine afin de réduire les besoins en déplacement : l'objectif est en effet d'associer sur le même lieu zones résidentielles, commerces, lieux de travail et activités de loisirs afin de limiter les trajets quotidiens et les déplacements pendulaires, et, dans un deuxième temps, de promouvoir des modes de transports plus durables comme les transports en commun, la marche et le vélo, ainsi que de nouveaux modes de vie moins tributaires de la voiture, grâce au développement de nouvelles formes d'utilisation et de propriété (cf. covoiturage et auto-partage).

4. Promouvoir un transfert modal : pour une intermodalité mieux intégrée et une meilleure gestion de la demande

Les plans de transports urbains durables doivent inciter à un transfert modal de la voiture particulière vers des modes de transport plus durables. Les stratégies les plus abouties visent au développement de l'intermodalité, à savoir l'intégration des transports publics à d'autres modes de transport comme la marche, le vélo ou le développement de parcs-relais, pour une offre de services plus sûre, plus abordable et plus accessible.

³ *Urban sprawl in Europe – the ignored challenge* – Rapport de l'Agence européenne pour l'environnement – novembre 2006. Énergie-Cités – 2, chemin de Palente – F-25000 BESANCON – www.energie-cites.eu

Une meilleure gestion de la demande peut également contribuer à provoquer ce transfert modal par le biais d'incitations économiques (négatives) ou de mesures réglementaires comme les zones à accès restreint, l'introduction de systèmes de péage, ou encore les politiques d'aménagement du territoire.

Avec le soutien des technologies de l'information et de la communication, il est également possible de développer une « mobilité virtuelle » grâce aux téléservices et au télétravail, limitant ainsi le besoin de se déplacer.

5. Changer les comportements

Les urbanistes et responsables de transports urbains ont à leur disposition divers moyens – plans de gestion de la mobilité, politiques de stationnement, campagnes marketing, de communication, de sensibilisation et d'éducation - pour influencer le comportement des usagers, tant au niveau de leurs déplacements que des modes utilisés.

Les messages visant à promouvoir un style de vie moins tributaire de la voiture et à favoriser de nouvelles formes d'utilisation (covoiturage et autopartage) doivent être accompagnés de méthodes d'organisation, de mesures et de la création d'infrastructures appropriées afin de faciliter les déplacements à pied, à vélo ou l'utilisation des transports publics.

*Comme bien souvent, la part de la **technologie** en tant que solution au problème est surestimée (même s'il apparaît évident que la consommation de carburant des véhicules routiers ainsi que leurs émissions de CO₂ et de polluants doivent par ailleurs être réduits, comme prévu par la proposition de Directive de la Commission Européenne adoptée le 19/12/07). **La part de la planification urbaine et des méthodes d'organisation** visant à promouvoir les modes de transport durables et à réduire la congestion, de même que la nécessité d'opérer des changements de comportement à tous les niveaux de décision, **sont insuffisamment pris en compte** dans le Livre Vert.*

6. L'Union Européenne pour des villes compactes et une mobilité urbaine durable

L'UE doit jouer un rôle de catalyseur en intégrant les questions de transports urbains et en décloisonnant les politiques sectorielles européennes, créant ainsi un cadre législatif et/ou financier, en fonction des besoins, propice à encourager les décideurs locaux à agir. Énergie-Cités suggère que les mesures suivantes soient prises au niveau européen :

- Encourager l'élaboration et la mise en oeuvre de *Plans de transports urbains durables*, y compris par des mesures spécifiques visant à réduire les émissions de GES et la consommation d'énergie au niveau local, mais *dans le cadre de Plans territoriaux intégrés pour l'énergie et le climat*.
- Encourager la création d'*autorités pour la mobilité et les transports* chargées d'organiser la mobilité et les transports au niveau le plus approprié (par ex. au niveau de l'agglomération)
- *Promouvoir les véhicules propres et les meilleures technologies en matière d'efficacité énergétique* au travers de la normalisation, des réductions d'impôts et autres incitations fiscales
- *Améliorer les systèmes de labels* afin que les décideurs puissent réaliser facilement des comparatifs de coûts (y compris les coûts externes) des différentes technologies et modes de transports publics
- *Lancer des campagnes d'information et de sensibilisation* pour améliorer les capacités des décideurs et acteurs locaux en matière de mobilité urbaine (par ex. méthodes d'organisation pour réduire la congestion, véhicules propres, planification financière et organisationnelle, etc.)
- *Augmenter les ressources financières allouées aux échanges d'expériences* entre collectivités locales grâce à la mise en réseau, aux visites techniques et aux programmes de jumelage.

7. Energie-Cités contribue à aider 500 collectivités locales européennes à préparer leur mobilité future et leur avenir énergétique en :

- Alignant les besoins en déplacement des habitants sur la qualité de vie et l'environnement - SMILE : <http://energie-cites.eu/-SMILE,126>
- Promouvant les journées sans voiture et la mobilité urbaine durable au travers de la Semaine Européenne de la Mobilité : <http://www.mobilityweek-europe.org/>
- Faisant des villes pionnières des référents d'excellence et en invitant les autres villes à IMAGINER leur futur énergétique par une approche multidisciplinaire : www.imagineyourenergyfuture.eu
- Renforçant les capacités des collectivités locales européennes et en contribuant au transfert de connaissances et d'expériences par le biais de séminaires, conférences et visites techniques, ainsi qu'au travers d'une base de données riche de plus de 500 bonnes pratiques locales : www.energie-cites.eu

Energie-Cités représente plus de 500 collectivités locales européennes et vise à promouvoir une politique énergétique locale durable

www.energie-cites.eu