



Position de Polis sur le Livre Vert européen sur les transports urbains

Les villes et régions membres de Polis soutiennent l'action de l'Union européenne visant à lutter contre les changements climatiques tout en renforçant la compétitivité en Europe et s'engagent à développer les politiques de transports urbains qui contribuent à atteindre ces objectifs.

1. Polis est un réseau regroupant les principales villes et régions européennes qui œuvrent ensemble au développement de technologies et de politiques innovantes dans le domaine des transports et déplacements urbains

Depuis 1989, ces autorités locales et régionales coopèrent au sein de Polis pour mettre en œuvre des politiques en matière de mobilité durable en développant des solutions innovantes pour les transports.

Leur objectif est de recourir à des stratégies intégrées qui prennent en compte les enjeux économiques, sociaux et environnementaux. C'est la raison pour laquelle Polis favorise les échanges d'expériences et les transferts de connaissance entre autorités locales et régionales en Europe. Polis encourage les partenariats à l'échelle européenne, en vue d'améliorer la coopération dans les domaines des transports et plus largement de la mobilité. Polis fournit aux décideurs les outils et les informations nécessaires pour faire de la mobilité durable une réalité.

2. Améliorer les transports urbains pour atteindre les objectifs de la stratégie de Lisbonne et de lutte contre les changements climatiques

2.1 Soutenir les objectifs de l'Union européenne

Les membres de Polis accueillent favorablement l'initiative de la Commission européenne visant à proposer une politique en faveur des transports urbains. Ils affirment que ces politiques peuvent contribuer efficacement à atteindre les objectifs de l'Union européenne sur le changement climatique ainsi que ceux définis dans la stratégie de Lisbonne. Ces objectifs ont été fixés par les conclusions du Conseil européen de Lisbonne de mars 2000¹ et complétés par les conclusions du Conseil européen de mars 2007².

L'industrie des transports représente près de 7 % du PIB européen. Il s'agit d'un secteur économique important qui est par ailleurs un facteur essentiel du dynamisme de l'ensemble de l'économie européenne. Le secteur des transports engendre néanmoins globalement 14% des émissions de gaz à effets de serre dans le monde³, 21% dans l'UE-15⁴ et 11% dans l'UE-10.⁵

¹ La stratégie de Lisbonne approuvée en mars 2000 fixe comme objectif pour l'Union européenne de devenir l'économie de la connaissance la plus compétitive et la plus dynamique du monde, capable d'une croissance économique durable accompagnée d'une amélioration quantitative et qualitative de l'emploi et d'une plus grande cohésion sociale.

² En mars 2007, le Conseil européen a défini comme priorité le développement d'une politique européenne durable et intégrée du climat et de l'énergie. Dans ses conclusions, il souligne que les technologies environnementales [...] contribuent à atteindre les objectifs de la stratégie de Lisbonne pour l'emploi et la croissance, dont le combat contre les changements climatiques, affirmant par ailleurs que des systèmes de transports efficaces, durables, accessibles et sûrs sont primordiaux pour atteindre ces objectifs.

Le même Conseil européen a décidé de souscrire à des objectifs ambitieux pour l'UE en terme de réduction des émissions de gaz à effets de serre d'ici 2020. 2 Pour atteindre ces objectifs, il souligne la nécessité d'une politique européenne pour des transports performants, sûrs et durables. A cette fin il préconise de poursuivre les efforts pour soutenir les modes de transports plus favorables à l'environnement et, lorsque cela est approprié, un transfert modal vers ces modes de transport.

³ Stern Review Report on the Economics of Climate Change, January 2007, executive summary p.4

⁴ Transport and environment: on the way to a new common transport policy, 26/02/2007, Agence Européenne pour l'Environnement

⁵ Transport and environment: on the way to a new common transport policy, 26/02/2007, Agence Européenne pour l'Environnement

Les membres de Polis constatent que plusieurs aspects des conclusions du Conseil sur la contribution des transports à la stratégie de Lisbonne, comportent un volet urbain important :

- L'innovation dans les transports devrait être soutenue par « *l'amélioration [...] du fonctionnement du marché intérieur et le développement d'infrastructures interopérables. Galileo et les Systèmes de Transport Intelligents sont des sources potentielles intéressantes pour améliorer l'efficacité de l'ensemble des modes de transport.* »⁶
- Les Systèmes de Transports Intelligents peuvent être déployés « *afin d'optimiser la capacité des infrastructures nouvelles et existantes, en améliorant inter alia l'interopérabilité, l'efficacité et les solutions logistiques durables. Les infrastructures de gestion du trafic devraient être soutenues.* »⁷
- Polis exprime son accord quant à *l'introduction sur le marché de technologies nouvelles pour les moteurs et les carburants, ainsi que sur la nécessité d'intégrer ces initiatives dans une politique européenne cohérente d'utilisation de l'énergie dans les transports.*⁸

2.2 Des systèmes de transports performants pour une mobilité durable

Alors que 80% de ses citoyens vivent dans les villes, la gestion durable de l'environnement urbain et en particulier des transports, est décisive pour le futur de l'Union européenne. Les villes et les collectivités locales ont des responsabilités croissantes pour la gestion des infrastructures de transport. Elles concentrent la majorité des problèmes de qualité de l'air ainsi qu'une part importante des émissions de gaz à effets de serre produites par le trafic.

Aussi l'objectif de la future politique européenne des transports urbains devrait être de soutenir la mise en œuvre de systèmes qui garantissent efficacement une mobilité durable.

Ces systèmes innovants de transport et de gestion de la mobilité, visent à réduire les impacts négatifs du trafic sur l'environnement, sans pour autant affecter l'économie locale. Ils garantissent une mobilité de qualité, contribuent efficacement à la compétitivité des territoires et des industries, et prennent en compte la santé des citoyens.

⁶ Proposition de conclusions du Conseil sur la contribution du secteur des transports à la stratégie de Lisbonne, 2/02/2007

⁷ Proposition de conclusions du Conseil sur la contribution du secteur des transports à la stratégie de Lisbonne, 2/02/2007

⁸ Proposition de conclusions du Conseil sur la contribution du secteur des transports à la stratégie de Lisbonne, 2/02/2007

3. Les membres de Polis sont favorables à une politique des transports urbains ambitieuse et concertée

L'Union européenne a un rôle important à jouer, et ce dans le respect du principe de subsidiarité :

- L'Union européenne doit faciliter la mise en œuvre des outils politiques efficaces au niveau local, ainsi que le développement d'instruments adaptés et de solutions innovantes, y compris les plus volontaristes lorsque la réalisation des objectifs le justifie ;
- Les autorités locales doivent disposer de l'autonomie politique et décider des modes de gestion appropriés de leurs systèmes de transports et atteindre les objectifs locaux, nationaux et européens ;
- Les responsabilités et les savoir-faire des villes et des autorités locales évoluent en matière de transport et de mobilité. Pour cette raison, il est légitime de les considérer comme des partenaires privilégiés du développement et de la mise en œuvre de la future politique européenne.

4. Réduire la dépendance à l'égard de la voiture particulière

Polis demande à l'Union Européenne de **fixer comme l'un de ses objectifs prioritaires la réduction de la dépendance à l'égard de la voiture particulière en milieu urbain et la promotion d'alternatives à la voiture en matière de déplacements. Autrement dit, encourager les citoyens à opérer un transfert modal de la voiture vers d'autres modes de déplacements. Ce transfert modal, accompagné de stratégies durables de livraison de biens et de marchandises en milieu urbain, est l'outil le plus efficace à disposition des collectivités locales pour soutenir les objectifs européens** relatifs à la compétitivité, à l'efficacité énergétique, à la sécurité et à la protection de l'environnement.

Pour atteindre ces objectifs, **la politique européenne doit appréhender les transports urbains comme un système multimodal**. Les Systèmes de Transports Intelligents peuvent être un moyen parmi d'autres de passer d'une approche monomodale à une approche systémique des transports urbains sur la gestion et la planification des déplacements des personnes et des biens et non pas uniquement des véhicules.

Pour soutenir le transfert modal, l'Union européenne devrait souligner la nécessité d'offrir des infrastructures, des services et des informations qui encouragent la marche à pied, les vélos et l'utilisation des transports publics.

5. Pour des systèmes de transports urbains performants

Des systèmes de transports urbains performants, moins dépendants de la voiture particulière et contribuant à la réalisation des objectifs de l'Union Européenne, doivent répondre à une série de défis : leur financement doit faire l'objet d'un effort partagé afin d'encourager les volontés politiques à opter pour des technologies novatrices, axées sur la réduction des nuisances environnementales, la promotion d'une approche intégrée de la planification des transports urbains, et la sécurité routière.

5.1 Financer les systèmes de transport

Les membres de Polis demandent à l'Union européenne de lancer une initiative ambitieuse pour le financement des systèmes et des infrastructures de transports urbains.

Il est nécessaire de mobiliser des financements européens pour les projets de transports urbains lorsqu'il est démontré que ces projets contribuent au transfert modal et à un effet positif significatif sur l'environnement.

Polis considère que les transports urbains doivent être une priorité de la politique régionale européenne pour l'allocation des fonds structurels, aussi bien dans le domaine des transports de personnes que dans celui des transports de marchandises. La Commission européenne doit s'assurer que cette priorité est respectée par les Etats membres. Les besoins en investissement spécifiques aux nouveaux Etats membres devront être pris en compte.

Plus précisément, l'allocation de financements régionaux doit dépendre de la capacité des autorités à prouver que les objectifs de protection de l'environnement contre les effets négatifs du trafic et d'équipement en transports de surface régional, national et transnational efficaces sont conciliés.

L'Union européenne doit soutenir la recherche de nouvelles formules de financement pour les systèmes et les infrastructures de transports urbains, comme les procédures de contrôle de la valeur foncière et la tarification pour l'usage des infrastructures. Pour y parvenir, elle doit s'orienter vers des recommandations sur l'intégration des coûts externes.

Des réponses sont également à apporter par l'UE en vue de **favoriser l'aide technique et financière à l'expérimentation de solutions innovantes** (d'un point de vue technologie mais aussi pratique ou réglementaire) **en matière de déplacements urbains**. L'expérimentation doit permettre de tester différentes solutions ou politiques de transports sur des sites « concrets », et a ensuite vocation à être diffusée vers d'autres agglomérations si les résultats sont concluants. C'est pourquoi l'aide financière européenne est à envisager non seulement en terme d'investissement mais aussi d'exploitation, ce qui devrait permettre de développer des solutions efficaces sur l'ensemble des champs inhérents aux déplacements urbains, pour les transports de personnes mais aussi de biens et de marchandises.

L'Union européenne doit mieux prendre en compte les interactions entre les réseaux transeuropéens et les centres urbains lors de la préparation de leur financement.

5.2 Des politiques et technologies innovantes

Les alternatives au trafic automobile en ville et aux effets négatifs de la circulation sur l'environnement appellent la mise en œuvre et la diversité de nouvelles politiques et technologies.

Polis accueille donc favorablement les conclusions du dernier Conseil des Ministres européens sur la Compétitivité⁹ et demande à la Commission européenne de reconnaître le rôle majeur des nouvelles technologies décrites dans la révision du Livre Blanc sur la Politique européenne des transports, en **soutenant activement la recherche et l'innovation pour les transports urbains. Les autorités locales ont un rôle essentiel à jouer dans la recherche**, en tant que régulatrices de leur système de transport, gestionnaires d'infrastructures et utilisatrices des nouvelles technologies.

Les membres de Polis soutiennent particulièrement le programme CIVITAS et appellent à son prolongement dans le futur. Ce programme est d'autant plus stratégique qu'il assure la promotion de solutions innovantes d'un point de vue technologique mais aussi politique. Il s'articule autour de logiques de déplacements durables en considérant tous les modes de transports urbains. Il s'appuie également sur l'influence des modes de vie et leurs liens avec la mobilité, et considère aussi bien les déplacements de personnes que de marchandises en milieu urbain. Dans la ligne de ce programme, les membres de POLIS invitent la Commission européenne à mettre en place des programmes spécifiques pour assurer la formation des élus locaux et des professionnels du transport.

L'Union européenne doit activement soutenir le déploiement de solutions industrielles pour l'utilisation d'énergies alternatives dans les transports et pour les nouvelles générations de technologies de communications et d'information. Ainsi le développement d'applications dans les transports urbains pour les systèmes coopératifs ou **Galileo**, peuvent contribuer de manière déterminante à la réalisation des objectifs des politiques européennes et locales. Enfin la définition de règles spécifiques d'organisation de la commande publique peut participer efficacement à cet effort de soutien à l'innovation.

Améliorer l'efficacité des systèmes de gestion du trafic

La plupart des villes européennes sont confrontées au défi permanent de la gestion du trafic et aux problèmes d'accessibilité, de dégradation environnementale et de baisse de la qualité de vie.

Elles partagent une même vision quant au besoin de développer des politiques et des technologies qui permettent d'évoluer vers une **gestion du réseau de transport qui soit plus proactive et qui se concentre davantage sur la mobilité des personnes et des biens que des véhicules.**

Des systèmes et techniques de gestion du réseau hautement développés, répondront plus efficacement aux défis environnementaux et permettront de mieux gérer le trafic, en

⁹ Conclusions du Conseil des Ministres européens sur la Compétitivité (Marché intérieur, industrie et recherche) du 19 février 2007, qui affirment que *l'innovation dans le secteur des transports joue un rôle majeur pour faire progresser la compétitivité et le développement durable de l'Europe.*

fournissant une information précise, efficace et en temps réel, ainsi qu'une adaptation immédiate et également en temps réel, des outils de gestion du réseau.

Le développement de ces technologies nécessite un soutien européen important à la recherche:

- sur les systèmes coopératifs pour les véhicules et les infrastructures;
- sur la modélisation des réseaux et du trafic ;
- sur la récolte et le traitement des données ;
- sur la façon d'élaborer des recommandations pour des trajets sans ruptures.

La mise en œuvre de nouveaux outils et modes de gestion des réseaux, nécessitera la définition, avec le soutien de la recherche européenne :

- d'objectifs clairs de gestion des réseaux urbains multi-modaux
- de modèles d'aide à la prise de décision pour permettre aux gestionnaires de réseaux d'atteindre les objectifs fixés

De nouvelles techniques de collecte de données pour la gestion de réseaux devront être encouragées. L'Union européenne doit soutenir le développement de standards européens pour le formatage, la collecte des données et leur traitement.

La recherche sur la gestion du trafic doit également aborder les problèmes des modèles économiques de financement des politiques et des outils de gestion des réseaux, ainsi que le cadre juridique dans lequel ils doivent s'inscrire.

Il est nécessaire de soutenir les **programmes de démonstration de nouvelles technologies pour la mobilité urbaine**. Cette initiative est importante pour aller vers une mobilité urbaine plus durable. Elle contribuerait à la compétitivité de l'industrie européenne et à l'attractivité des villes et territoires où seront développées et testées les nouvelles applications.

Supprimer les barrières légales

L'Union européenne doit supprimer les **barrières légales** à la mise en œuvre efficace des politiques de transports urbains. Elle doit œuvrer à la réduction de l'incertitude juridique sur les restrictions d'accès, les systèmes de paiement d'utilisation des infrastructures et la protection de la vie privée.

Ceci doit se faire tout en préservant aux villes la liberté de concevoir, de mettre en œuvre et de modifier si nécessaire les plans locaux de gestion du trafic et leurs incidences environnementales.

En d'autres termes, la Commission pourrait faciliter la mise en œuvre de restrictions d'accès, en proposant des mesures législatives fixant des normes en matière de filtres à particule et en permettant l'application de sanctions aux conducteurs ne respectant la réglementation.

Les initiatives allant dans ce sens doivent permettre l'intégration des objectifs de la politique européenne des transports urbains avec les autres politiques européennes comme celles de l'environnement, de la concurrence et du marché intérieur.

Lever les barrières techniques

L'Union européenne doit lever les **barrières techniques** qui entravent l'essor de nouvelles solutions technologiques. Pour ce faire, des standards et des normes d'interopérabilité doivent être adoptés, notamment pour les systèmes d'information et de paiement. Cette interopérabilité est essentielle au développement rapide des technologies, y compris en matière de gestion du trafic. La proposition de plate-forme sur les STI pour les villes européennes, pourrait contribuer efficacement à cet objectif.

L'Union européenne doit proposer des standards européens compatibles pour la réservation et le paiement de parkings ou de programmation de voyages en transports urbains depuis internet ou par téléphone portable. Les législations nationales devront permettre l'intégration de ces services dans les factures téléphoniques.

Une plate-forme d'échange sur les Systèmes de Transports Intelligents (STI) entre villes et les collectivités territoriales

Polis souligne le potentiel des Technologies de l'Information et de la Communication, et tout particulièrement des Systèmes de Transport Intelligents pour assurer le développement des systèmes de transports urbains. Ce potentiel reste encore sous-estimé et sous-utilisé dans de nombreux pays et villes d'Europe.

Polis souhaite que l'Union européenne encourage la création d'une plate-forme sur les STI pour les villes européennes afin qu'elles échangent, comparent leurs politiques, s'informent sur la contribution possible des STI au transport durable, et rendent possible leur mise en œuvre. Cette plate-forme faciliterait le dialogue entre villes et permettrait par exemple, de fixer des indicateurs et des références pour mieux quantifier l'apport des STI aux transports urbains durables.

Un tel dispositif permettrait de faire émerger une méthodologie pour le déploiement des STI, et servirait de référence aux décideurs dans les choix à mettre en œuvre pour des solutions adaptées aux défis et aux besoins de leurs agglomérations.

Une plate-forme sur les Systèmes de Transports Intelligents animée par les autorités locales, serait aussi d'une grande utilité pour structurer le dialogue sur l'**interopérabilité** et la **standardisation**, et faciliter leur déploiement sur le marché.

Elle constituerait enfin un observatoire des nouvelles technologies, véritable référence pour les autorités locales qui souhaitent développer des **stratégies d'utilisation des marchés publics** avec la finalité d'accélérer le déploiement des nouvelles technologies sur le marché.

Faciliter la coopération, le benchmarking et les échanges de données

Polis est très favorable à une initiative européenne en faveur du benchmarking entre villes. Cet outil comparatif faciliterait la dissémination de solutions technologiques déjà appliquées par certaines villes européennes en matière de mobilité durable. En complément à ce partage de données et d'expérience, les rencontres et échanges entre techniciens dans un but de formation et d'enrichissement des connaissances dans le domaine des déplacements urbains devrait être incité.

Cette démarche doit se développer et se concentrer sur des problèmes spécifiques pour constituer une réelle valeur ajoutée, par exemple en matière **d'échanges internationaux de bonnes pratiques dans le design des systèmes et des opérations**.

Cela permettrait également une meilleure prise en compte de la sécurité routière, de la qualité de l'air, de l'usage des transports publics, des vélos et de la marche à pied, etc... Ce serait également un outil de référence pour mieux communiquer avec le public et améliorer la transparence de l'information sur l'environnement urbain.

Cela suppose donc que l'Union européenne prenne des initiatives afin d'**harmoniser la collecte des données** sur la mobilité et l'environnement urbain à l'échelon local.

Ce type d'outil a donc un double objectif : la capitalisation des connaissances et des pratiques entre villes et la garantie du respect des règles de trafic, de gestion des transports urbains, du stationnement, de restrictions d'accès, la compatibilité entre les différents permis de conduire européens, l'utilisation du tachygraphe digital européen, la généralisation du permis à points, etc...

Une procédure d'enregistrement commune des véhicules entre Etats membres permettrait également de mieux identifier leurs performances environnementales et d'assurer ainsi une mise en œuvre plus aisée de restrictions d'accès.

Le benchmarking pourrait encourager un système commun d'évaluations des différents systèmes et modes de transports, basé sur une méthodologie partagée et intégrant tous les critères de développement durable.

La problématique des déplacements transfrontaliers revêt une importance stratégique de premier plan dans certaines régions européennes. Aussi l'UE doit veiller à favoriser le travail de coopération en matières de pratiques et d'organisation des déplacements urbains entre entités urbaines géographiquement liées et interdépendantes, et situées dans des états membres différents.

Des programmes financiers européens devraient être prévus à cet effet.

5.3. Répondre aux défis environnementaux

L'Union européenne doit soutenir activement les autorités locales pour **atteindre ses objectifs environnementaux en matière de qualité de l'air notamment. Elle doit donc impérativement inciter à l'utilisation de modes de déplacements alternatifs « propres » qui sont d'ores et déjà disponibles et en parallèle, promouvoir le développement d'un marché des véhicules propres** et de l'utilisation de sources d'énergies alternatives.

Le vélo et la marche à pied doivent être considérés comme des modes de transport bénéficiant d'un cadre attractif et de réseaux efficaces. La Commission européenne devrait donc renforcer la promotion de ces modes de déplacements écologiques à l'aide :

- de politiques et de campagnes pour cibler les changements de comportement et de programmes soutenant la construction d'infrastructures adéquates ;

- d'initiatives pour promouvoir le vélo et la marche à pied en tant qu'alternatives à la voiture, facteur de bien-être de la population et composante d'une véritable politique de transport intégrée.

Polis a déjà exprimé par le passé son soutien aux initiatives européennes en faveur de la promotion des véhicules propres, et le soutien financier résultant de ces initiatives. **Des appels d'offres communs pourraient contribuer au développement d'un marché des véhicules propres et devraient être encouragés par l'Union européenne.**

L'Union européenne est également invitée à encourager la généralisation de **carburants propres** associée à une stratégie industrielle claire, afin de réduire la pollution atmosphérique et l'impact de la circulation sur le changement climatique. Polis encourage le développement à long terme des **technologies de piles à combustible**, des sites de production et des réseaux de distribution d'hydrogène.

Les membres de Polis demandent que l'Union européenne **définisse des normes d'émissions sonore et atmosphérique plus strictes pour tous les véhicules** (y compris les deux roues motorisés) **et une législation européenne adaptée, afin d'améliorer la qualité de l'air.**

Il est important que le Livre Vert sur les transports urbains reconnaisse la directive européenne d'Evaluation de l'Impact Environnemental (IEA) et propose une **stratégie des transports qui soit en accord avec celle de la directive IEA.**

Sur la base du processus IEA, les autorités locales peuvent élaborer et mettre en œuvre des initiatives en matière de transport en concertation avec les citoyens, ainsi que des objectifs stratégiques clairement définis, s'appuyant sur les principes de développement durable, de gestion environnementale et d'efficacité.

L'UE doit créer un cadre réglementaire d'évaluation de l'impact des transports urbains sur l'environnement et la santé, et en communiquer systématiquement les résultats.

5.4 Les transports urbains, « vecteur » de cohésion sociale

Les transports urbains constituent un facteur essentiel de préservation et de renforcement de la cohésion sociale. Il est donc important que l'Union Européenne encourage les projets de développement urbain axés sur la mobilité des personnes, notamment concernant l'accessibilité à tous les quartiers urbains. Il importe aussi d'évaluer l'impact des coûts du transport sur l'insertion sociale. Une attention particulière sera portée aux personnes à bas revenus et aux demandeurs d'emploi.

Il est également important de souligner le besoin constant d'améliorer l'accessibilité aux systèmes de déplacements et de favoriser la mobilité des personnes à mobilité réduite, en considérant aussi bien les personnes handicapées, que les personnes fragiles et dépendantes, ou les personnes âgées.

Polis appelle l'UE à encourager les villes à supprimer les obstacles physiques à l'accessibilité de tous aux transports et à supprimer ou atténuer les obstacles à la

mobilité et les obstacles réglementaires qui freinent la démocratisation de cette accessibilité. Ils invitent également l'UE à soutenir les villes pour :

- définir les services de soutien et d'assistance à ceux pour qui les transports sont encore une barrière malgré les améliorations substantielles déjà apportées aux transports publics en termes d'accueil et d'accessibilité ;
- contrôler les indicateurs d'utilisation et de qualité des services pour les passagers qui n'ont pas facilement accès aux transports afin d'en mesurer les résultats.

Enfin l'Union doit encourager les opérateurs de transports à employer des salariés qui reflètent la diversité des communautés pour qui les services sont assurés.

De nombreuses villes européennes vont faire face à **d'importantes évolutions démographiques**. La population européenne vieillit et se diversifie. Alors que de grandes villes connaîtront une croissance démographique dans les vingt années à venir, d'autres villes verront la structure de leur population évoluer.

L'interaction entre les systèmes de transport et ces changements démographiques constitue un enjeu social et financier important pour nos villes. Les autorités locales doivent d'ores et déjà prendre des dispositions en ce sens et préparer des stratégies prospectives.

Les membres de Polis invitent l'Union européenne à encourager et aider les villes à étudier les conséquences de l'évolution démographique sur leurs systèmes et leurs politiques de déplacements.

5.5 Améliorer la sécurité routière

Polis soutient activement les initiatives européennes en matière de **sécurité routière**, notamment le Programme européen qui vise à réduire de moitié le nombre d'accidents mortels sur les routes européennes d'ici 2010. **Les initiatives de l'Union européenne pour le benchmarking des politiques de sécurité routière en milieu urbain sont donc indispensables.**

Les membres de Polis attendent de l'Union européenne qu'elle mette en œuvre des initiatives qui imposent l'application transfrontalière des amendes dues aux infractions au code de la route ainsi que toutes les infractions liées à la circulation (non-paiement aux péages routiers ou urbains, stationnement interdit). L'application transfrontalière des amendes est actuellement limitée et dépendante de la diversité des règles nationales de protection des données.

Les membres de Polis soutiennent les initiatives européennes pour le développement des applications STI et des systèmes coopératifs susceptibles d'améliorer la sécurité routière, car cette sécurité ne dépend pas exclusivement du comportement des automobilistes mais également des outils et services techniques d'informations et de confort, qui leur permettent de gérer leurs trajets dans des conditions satisfaisantes. Les autorités publiques ont un devoir à assurer dans ce domaine. Ils soulignent le potentiel de ces applications pour servir d'autres objectifs de la politique du transports urbains comme le transfert modal, la gestion efficace du réseau de transport et la diminution des effets négatifs du transport sur l'environnement.

5.6 La planification durable des transports urbains

Les membres de Polis invitent l'Union européenne à **renforcer l'approche intégrée des politiques urbaines, en particulier l'articulation entre urbanisme et politique de mobilité durable.**

En Janvier 2006, la Commission Européenne a adopté sa stratégie thématique sur l'environnement urbain présentant l'intérêt d'adopter cette approche intégrée par le biais d'une planification¹⁰ durable des transports urbains. L'Union européenne doit encourager la **planification durable des transports urbains** par des recommandations, des formations et des projets de soutien.

En parallèle, l'UE doit soutenir les démarches de planification urbaine intégrant les problématiques de déplacements urbains en amont. Il est indispensable de réfléchir dès aujourd'hui aux formes et fonctions urbaines de demain, qui s'inscrivent dans une logique de développement durable et favorisent l'usage de modes de déplacements alternatifs.

La planification durable des déplacements urbains est un outil particulièrement utile pour associer la planification des transports et les investissements au développement économique. Les membres de Polis encouragent l'Union européenne à aborder par des programmes spécifiques la question du transport de marchandises en milieu urbain.

6. Les transports urbains dans un contexte géographique plus large

Dans sa politique des transports urbains, l'Union européenne doit reconnaître la pertinence de **l'approche régionale** des projets d'infrastructures et de développement de transports urbains et par conséquent le rôle des partenariats locaux, notamment dans les programmes de recherche et d'application des process (universités, entreprises, autorités locales,...).

Les villes sont conscientes de l'importance que représente pour elles une accessibilité internationale. Le Livre Vert doit donc s'intéresser aux problèmes de connections entre les réseaux de transports transeuropéens et les centres urbains, et aux liens existants entre les réseaux de transports transeuropéens, les réseaux urbains et les politiques de mobilité urbaine.

Les Systèmes de Transport Intelligents constituent un outil stratégique essentiel pour l'amélioration de la coordination entre le développement des réseaux de transports transeuropéens et les politiques de transports urbains. Ils pourraient par exemple assurer une meilleure gestion de l'interface entre les volumes de trafic des transports urbains et les flots de trafic nationaux et internationaux.

¹⁰ Cette planification intégrée constitue un outil stratégique qui améliore la gestion urbaine et renforce la capacité des villes à agir dans leurs domaines de compétence. Il est essentiel que les transports urbains soient effectivement intégrés aux politiques foncières et à la planification urbaine afin d'assurer la pérennité des préconisations en matière de réduction des trajets et d'optimisation multimodale des déplacements. Le lien entre occupation des sols et transports urbains doit être abordé de manière concrète par le Livre Vert.