



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

*Inscrit au registre des représentants d'intérêts de la Commission  
européenne. Numéro d'inscription : 81142561702-61*

**Communication « Un avenir durable  
pour les transports: vers un système  
intégré, convivial et fondé sur la  
technologie »**

**COM (2009) 279/4**

**Prise de position du CCRE**

**Bruxelles, septembre 2009**

**Conseil des Communes et Régions d'Europe • Council of European Municipalities and Regions**

15 Rue de Richelieu F-75 001 Paris  
tel : + 33 1 44 50 59 59

[cemr@ccre.org](mailto:cemr@ccre.org) - [www.ccre.org](http://www.ccre.org)

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

## **Communication sur un avenir durable pour les transports – COM(2009)279/4**

### **Contexte**

La communication de la Commission lance une consultation afin d'identifier les mesures politiques qui seront présentées dans un Livre blanc sur la politique européenne des transports couvrant la période 2010-2020. La communication décrit les défis et les objectifs à long terme pour les transports en Europe et invite les parties prenantes à proposer des mesures politiques sur ce thème.

### **Eléments essentiels du CCRE :**

- La contribution des collectivités locales et régionales est essentielle si l'on veut parvenir à un transport durable en Europe. Tout en respectant pleinement les principes de subsidiarité et d'autonomie locale, l'UE devrait fournir le cadre législatif, réglementaire, technologique et financier qui permettra aux communes et aux régions de mettre en œuvre des politiques de mobilité durable.
- Le CCRE insiste sur la nécessité de cohérence du futur Livre blanc sur la politique européenne des transports avec la révision de la stratégie de Lisbonne pour la croissance et l'emploi et la révision de la stratégie communautaire de développement durable, dont les publications sont attendues en 2010. Le Livre blanc devrait également être conforme aux objectifs du paquet « climat et énergie » de l'UE et du futur accord international sur le climat.
- Nous soulignons la nécessaire dimension territoriale du futur Livre blanc. Les transports jouent en effet un rôle clé dans la compétitivité de l'économie des zones urbaines et rurales et représentent également un outil important pour favoriser l'inclusion sociale. Nous suggérons par conséquent que la cohésion sociale et territoriale soit mieux reflétée dans les objectifs de la politique européenne des transports.
- La réduction des incidences négatives des transports sur l'environnement devraient être le principal objectif poursuivi par la future politique des transports, grâce à une dissociation entre la croissance du transport routier et la croissance économique et à un important transfert modal vers des modes de transport plus durables.
- Il s'avère nécessaire de prendre des mesures portant sur l'intermodalité et l'interopérabilité au niveau local et régional et d'améliorer les transports publics transfrontaliers, et ce afin de renforcer l'intégration des réseaux de transports.
- Nous rappelons la nécessité d'améliorer l'accès aux réseaux transeuropéens de transport pour l'ensemble des régions de l'UE et des nouveaux Etats membres, et de garantir leur consistance avec les plans de transport locaux et régionaux.
- Le CCRE se félicite de la mise en œuvre des principes de « pollueur-payeur » et d'« utilisateur-payeur » dans la politique des transports. Les instruments économiques innovants représentent des pistes de solutions à explorer mais ne peuvent remplacer le financement par les pouvoirs publics.
- Le transport public local and régional requiert une contribution financière importante et nous prôtons des solutions de financement européen adaptées aux projets de mobilité locaux et régionaux. La problématique des transports devrait

également être traitée de manière appropriée dans le cadre du réexamen du budget communautaire et de la future politique de cohésion.

- Les mesures à la source visant à réduire les incidences négatives des transports sur l'environnement sont essentielles et nous préconisons des mesures fortes à l'échelon européen portant sur les émissions des véhicules et les normes environnementales. La crise économique actuelle ne devrait pas servir de prétexte pour abaisser le niveau d'ambition de la législation européenne dans ce domaine.

## **Introduction**

1. La communication de la Commission européenne sur un avenir durable pour les transports sert de base à une consultation visant à préparer un Livre blanc sur la politique européenne des transports, attendu pour 2010. Ce dernier définira les mesures politiques pour la prochaine décennie, dans le but de relever les défis à long terme posés par les transports en Europe.
2. Le Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE) est l'organisation européenne rassemblant 53 associations nationales représentant les collectivités locales et régionales dans 38 pays<sup>1</sup>. Nous nous félicitons de l'opportunité qui nous est donnée de contribuer au Livre blanc sur la politique européenne des transports et appelons de nos vœux l'engagement actif des collectivités locales et régionales dans les futurs développements politiques s'y rapportant.

## **Action coordonnée pour un transport durable**

3. Une bonne gouvernance est essentielle pour parvenir à un transport durable, de sorte que le Livre blanc devrait fournir une base de la coopération entre les différents niveaux de gouvernement dans la formulation, la mise en oeuvre et le financement des mesures politiques. Une définition claire des responsabilités, associée à une amélioration de la coordination, devrait garantir l'adéquation entre les politiques de transport européenne, nationales, régionales et locales.
4. Les communes et les régions disposent de compétences importantes en termes d'aménagement du territoire et de gestion de la mobilité, ainsi que de développement économique et de cohésion sociale et territoriale. Elles sont conscientes de l'impact des transports sur la qualité de vie de leurs citoyens et la compétitivité de leur territoire.
5. Le transport est une dimension centrale à la fois des politiques urbaines et rurales. Les villes sont le point de départ et d'arrivée des flux de trafic et concentrent la population européenne et les activités économiques. La ville est aussi l'endroit où les incidences négatives des transports, telles que la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, les problèmes de santé et la congestion, se font directement sentir. Dans les zones rurales, l'offre de transports est essentielle pour garantir l'accès à l'emploi, aux écoles, aux magasins, aux activités de loisir et aux services publics. La voiture particulière est souvent le principal moyen de transport, d'où l'importance de créer des systèmes innovants pour les transports publics en milieu rural. Garantir l'accessibilité des zones rurales au réseau de transport régional et urbain est primordial pour soutenir les communautés rurales.

---

<sup>1</sup> Les récentes positions du CCRE sur les transports, et notamment la déclaration de Stuttgart sur le rôle des gouvernements locaux et régionaux européens en ce qui concerne la mobilité durable, la prise de position sur le Livre vert sur la mobilité durable et la prise de position sur la directive sur les véhicules propres et économes en énergie, sont disponibles à l'adresse suivante:  
[http://www.ccre.org/prises\\_de\\_positions.htm?ID=1](http://www.ccre.org/prises_de_positions.htm?ID=1).

6. La contribution des collectivités locales et régionales est décisive pour l'avenir de la politique européenne des transports et nous rappelons que de nombreuses communes et régions ont déjà adopté des mesures en faveur d'une mobilité plus durable<sup>2</sup>. Ce sont les décideurs locaux et régionaux qui connaissent le mieux les conditions et les besoins locaux, et ce qui convient à leurs citoyens. Il est dès lors essentiel que le futur Livre blanc respecte pleinement les principes de subsidiarité et d'autonomie locale. En même temps, nous estimons que l'Union européenne a un rôle clé à jouer pour doter les communes et les régions de moyens nouveaux leur permettant de développer des politiques de mobilité durable, non seulement à travers le soutien à l'échange d'expériences et de meilleures pratiques, mais également à travers le développement d'un cadre législatif, réglementaire et financier, dans les limites des compétences de l'UE, qui les aiderait à mettre en oeuvre des systèmes de transport à l'épreuve du climat, intégrés, conviviaux et fondés sur la technologie.

### **Défis et objectifs pour le transport en Europe**

7. La Communication de la Commission sur l'avenir des transports identifie six défis qui influenceront la politique européenne des transports au cours des prochaines décennies : le vieillissement de la population, la migration et la mobilité interne, les défis environnementaux, la raréfaction des combustibles fossiles, l'urbanisation et les tendances générales ayant une incidence sur la politique européenne des transports.
8. Le CCRE est d'accord avec ces défis et notamment avec l'attention portée à l'urbanisation. Les villes ne devraient pas être considérées comme des obstacles au transport durable mais comme faisant partie intégrale de la solution puisqu'elles offrent un large éventail de possibilités pour la mise en oeuvre des mesures de mobilité durable. Nous souhaitons par conséquent que la question urbaine soit adressée de manière appropriée dans le Livre blanc.
9. Afin de relever ces défis, la communication décrit sept objectifs politiques auxquels nous adhérons dans une large mesure. Ces objectifs et le futur Livre blanc devraient être totalement consistants avec d'autres politiques et législations communautaires étroitement liées aux transports. Nous aimerions notamment voir des liens directs avec la stratégie de Lisbonne pour la croissance et l'emploi et la stratégie communautaire de développement durable, qui doivent toutes deux être révisées en 2010. Des mesures ciblées sur les transports seront également nécessaires pour réaliser les objectifs du paquet « climat et énergie » de l'UE (réduire les émissions globales de 20%, diminuer la consommation énergétique de 20% et relever de 20% la part des énergies renouvelables d'ici 2020), et les objectifs du nouvel accord international sur le climat qui doit être conclu à Copenhague en décembre 2009. Nous soulignons la contribution des collectivités locales et régionales à la réalisation des objectifs de ces politiques européennes.
10. En outre, nous suggérons que la dimension de cohésion sociale et territoriale soit mieux reflétée dans les objectifs de la future politique européenne des transports. Les transports jouent un rôle important dans l'interdépendance entre les zones urbaines et rurales et comme facteur de cohésion intrarégionale. Il est essentiel d'améliorer l'accès aux zones reculées ou rurales et de préserver l'attractivité économique des centres secondaires (par exemple les villes dans les zones rurales). Les transports

---

<sup>2</sup> Vous pouvez trouver des exemples d'initiatives locales et régionales dans le domaine de la mobilité sur le site internet du projet ELTIS financé par l'UE: <http://www.eltis.org>

sont également un instrument utile pour favoriser l'inclusion sociale, par exemple en veillant à ce que les banlieues ou les zones défavorisées ne soient pas isolées.

11. Le CCRE regrette que l'impact environnemental des transports n'arrive qu'en troisième position dans la liste de défis et objectifs politiques identifiés dans la communication. Comme l'a souligné la Commission européenne, « c'est principalement dans le domaine de l'environnement que des progrès supplémentaires sont nécessaires », étant donné que les progrès réalisés y sont encore limités. Les transports représentent environ un tiers de l'ensemble de la consommation énergétique finale et pour plus d'un cinquième des émissions de gaz à effet de serre. Ils ont une responsabilité importante dans la pollution atmosphérique urbaine, les nuisances sonores, le réchauffement climatique et un impact négatif sur le paysage, l'utilisation des ressources naturelles, la biodiversité et la santé publique<sup>3</sup>. Nous plaçons par conséquent pour que la réduction de l'impact environnemental des transports soit le principal objectif de la politique européenne des transports après 2010.
12. La dissociation entre la croissance du transport routier et la croissance économique devrait par conséquent demeurer une priorité de la politique européenne des transports à l'avenir et nous regrettons qu'elle n'apparaisse pas explicitement sous forme d'objectif dans la communication. D'après un rapport publié récemment par l'Agence européenne pour l'Environnement, le transport de marchandises a continué de croître, de même que le transport de voyageurs par route et par avion<sup>4</sup>. Nous pensons que cette croissance de la mobilité devrait prendre la forme d'autres modes de transport que la route, et notamment les chemins de fer, les voies de navigation intérieures, les transports publics et les « modes doux », tels que la marche et le vélo. Ce transfert modal vers des modes plus durables de transport devrait concerner à la fois le transport de marchandises et de voyageurs.

Dans son document d'orientation sur la consultation publique, la Commission européenne invite les parties prenantes à proposer des options stratégiques sur les questions suivantes.

### **Planification et infrastructures**

13. L'aménagement du territoire et la gestion de la mobilité, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, sont deux problématiques étroitement liées où les collectivités locales et régionales ont des compétences clés. Leurs décisions en matière de localisation des activités économiques et récréatives, de logement et de services publics sont étroitement liées aux décisions prises en matière d'organisation des transports. Nous pensons qu'une grande marge de manoeuvre devrait être laissée aux collectivités locales et régionales afin de favoriser une répartition modale équilibrée, tout en planifiant en même temps l'interopérabilité entre les différents modes de transport.
14. Le CCRE est d'accord avec la Commission européenne que les futures mesures stratégiques devraient avoir pour objectif le développement de réseaux de transport interopérables et intégrés, incluant les spécificités des zones urbaines. Les solutions développées à travers une coopération entre les acteurs publics et privés à différents niveaux, tels que le "tram-train" dans les villes ou le développement de terminaux

---

<sup>3</sup> Voir les rapports sur les transports de l'Agence européenne pour l'Environnement :

<http://www.eea.europa.eu/themes/transport>

<sup>4</sup> Les volumes de marchandises transportées en tonnes-kilomètres ont augmenté de 35% entre 1996 et 2006 et le parc automobile a augmenté de 22% entre 1995 et 2006, d'après le rapport de l'AEE "Transport at crossroads. TERM 2008: indicators tracking transport and environment in the EU (mars 2008):

<http://www.eea.europa.eu/publications/transport-at-a-crossroads>

intermodaux pour le transfert de marchandises, pourraient recevoir un plus grand soutien. En ce qui concerne les marchandises, nous recommandons que de plus gros efforts soient fournis dans le cadre du développement des réseaux ferroviaires, fluviaux et maritimes afin de les rendre compétitifs avec la route, tout en exploitant les synergies entre ces modes de transport. Nous encourageons notamment la poursuite du développement du transport combiné et du transport massif de marchandises, tel que les autoroutes de la mer.

15. La dimension transfrontalière des besoins en matière d'interopérabilité doit être améliorée. Par exemple, les transports publics transfrontaliers sont assez problématiques au sein de l'UE, avec des différences importantes dans l'offre de services, les méthodes de financement, les technologies, les tarifications, la fixation des horaires et les systèmes d'information entre les deux côtés des frontières. Les futures mesures politiques pourraient cibler une amélioration des connexions de transport local et régional dans les zones frontalières.
16. En outre, le CCRE souscrit à la proposition de politique visant à moderniser et développer les infrastructures nécessaires pour favoriser une meilleure intégration. Nous estimons que dans de nombreux cas, l'entretien et la modernisation des infrastructures routières existantes pourraient être privilégiés au détriment de nouvelles expansions. Plutôt que de réduire la congestion et les pertes de temps, une plus grande offre de routes pourrait en effet créer davantage de demande pour les transports et en conséquence augmenter le trafic et servir d'arguments pour le développement de nouvelles d'infrastructures. Nous tenons également à souligner que les investissements en infrastructures représentent un engagement financier important pour les collectivités locales et régionales, avec des effets à long terme sur leurs budgets.
17. Comme souligné dans la communication, la politique des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) a renforcé la coordination au niveau de la planification des projets d'infrastructures par les Etats membres. Les prochaines mesures politiques devraient garantir l'extension des RTE-T aux nouveaux Etats membres, prenant en compte leur impact sur la cohésion territoriale et l'urbanisation, et l'accès pour l'ensemble des régions de l'UE au réseau RTE-T via des liaisons secondaires, et ce lors des phases nationales et européennes de planification et de financement du déploiement des RTE-T.

### **Financement et tarification**

18. La Commission européenne reconnaît que des ressources financières considérables seront nécessaires pour parvenir à un transport durable, mais que les ressources seront difficiles à trouver, particulièrement avec la crise économique actuelle qui met les finances publiques sous pression. Le CCRE soutient l'idée que l'ensemble des parties prenantes à tous les niveaux, y compris les usagers, doivent contribuer au financement du transport durable, et souligne que la crise ne doit pas servir de prétexte pour retarder les investissements ou la mise en oeuvre de la législation en faveur d'un transport plus durable du point de vue environnemental. Les gouvernements nationaux doivent garantir un financement important, stable et à long terme pour les investissements en matière de transport public au niveau local, régional et national. La mise en oeuvre d'instruments économiques innovants peut soutenir un transport urbain durable, mais non remplacer le financement par les pouvoirs publics.
19. Investir dans des véhicules propres, construire et entretenir des infrastructures et développer des transports publics de bonne qualité à un prix abordable : tout ceci implique des efforts financiers considérables de la part des collectivités locales et régionales. Ces dernières couvrent une partie importante des coûts des transports

publics, car les coûts d'investissement et d'exploitation ne sont que partiellement couverts par les revenus (redevances payées par les usagers). Une augmentation tarifaire n'est peut-être pas souhaitable, afin que les transports publics demeurent une alternative compétitive au transport routier individuel, ce qui limite la capacité d'investissement des collectivités locales et régionales.

20. Dans ce contexte, nous apprécions que « l'envoi d'un signal de prix correct » soit l'un des objectifs politiques énoncés par la Commission et nous adhérons pleinement à la mise en oeuvre des principes de "pollueur payeur" et d'"utilisateur payeur" contenus dans la politique des transports. Nous nous félicitons de la stratégie communautaire qui consiste à internaliser les coûts négatifs des transports sur l'environnement et la société et nous appelons de nos voeux l'adoption d'une directive ambitieuse sur la taxation des poids lourds (appelée aussi directive Eurovignette).
21. De nouveaux outils de financement, tels que les taxes environnementales, taxe sur l'énergie, taxe sur le CO<sub>2</sub> et les taxes de congestion urbaine peuvent apporter des ressources supplémentaires pour les modes de transport durables et agir comme incitation économique afin de changer les comportements. D'autres mesures politiques pourraient étudier la mise en oeuvre de ces instruments innovants et approfondir les connaissances sur l'internalisation des coûts environnementaux et sociaux des transports. Le CCRE estime que les revenus devraient être utilisés pour le financement des infrastructures et le développement d'alternatives au transport routier individuel qui soient respectueuses de l'environnement.
22. Le choix d'introduire un péage urbain devrait être du ressort des collectivités locales et régionales, qui doivent en évaluer les avantages et les impacts. L'Union européenne peut aider les décideurs locaux dans l'organisation de l'échange d'informations et d'expériences sur la tarification routière urbaine. Nous regrettons que la Commission ait créé un groupe d'experts mixte sur les transports et l'environnement traitant de la question de la tarification routière urbaine sans avoir invité les associations représentant les pouvoirs locaux à y contribuer.
23. Le CCRE accueille favorablement les nombreux programmes et projets européens qui étudient des politiques de transport innovantes et organisent les échanges de bonnes pratiques. Nous apprécions particulièrement la poursuite de l'initiative CIVITAS. Si l'on considère la demande sans cesse croissante pour des solutions de mobilité durable au niveau local et régional et le fait que les fonds européens sont souvent déterminants pour le développement de projets qui, autrement, ne pourraient pas être financés uniquement à l'échelon local ou national, nous réitérons notre appel pour la création d'un fonds européen consacré aux projets de mobilité locaux et régionaux. Nous espérons également que la problématique des transports, identifiée comme un défi majeur pour le développement durable de l'UE<sup>5</sup>, sera dûment prise en compte dans le réexamen du budget européen et la future politique de cohésion.
24. La Banque européenne d'investissement est en train de développer un instrument financier intitulé ELENA visant à soutenir des projets locaux et régionaux liés à l'efficacité énergétique et à la mobilité durable. Nous nous félicitons de la création d'un tel outil dédié aux communes et régions européennes, mais tenons à souligner qu'ELENA prévoit des investissements très importants et n'est pas adapté à la taille des projets généralement développés au niveau local et régional. Nous souhaiterions par conséquent encourager la Commission européenne et la BEI à créer des outils financiers qui soient également bien adaptés aux projets développés par les collectivités locales et régionales de petite et moyenne taille.

---

<sup>5</sup> Voir la communication COM(2009)400 sur le rapport de situation 2009 sur la stratégie de l'Union européenne en faveur du développement durable

## **Développement des technologies à faible taux d'émission de carbone et R&D**

25. Les développements technologiques et l'innovation sont essentiels pour relever les défis liés aux transports. Nous estimons qu'une plus grande attention doit être accordée à la dimension locale et régionale du transport durable dans les priorités des politiques communautaires en matière de recherche et d'innovation. Nous proposons également que l'UE soutienne davantage les phases expérimentales et les projets de démonstration au niveau local et régional, étant donné qu'ils représentent souvent des coûts élevés pour les communes et les régions.
26. Les futures priorités en matière de recherche et d'innovation européennes pourraient en outre envisager la réduction des polluants négligés ou des polluants locaux tels que les particules et le NO, les biocarburants et les carburants de substitution, le développement d'infrastructures correspondantes en matière d'alimentation en carburant et des véhicules moins lourds, moins polluants et utilisant des matériaux plus sûrs. En outre, le développement d'interfaces ouvertes entre différents systèmes techniques est essentiel pour accroître l'interopérabilité entre les modes de transport et contribuer à un transfert modal.
27. Des services d'information fiables, attractifs et accessibles sont importants pour encourager la mobilité urbaine, rurale et régionale et l'intermodalité. Les applications des TIC représentent un élément essentiel de la solution au problème de mobilité durable, car elles permettent de limiter ou d'éviter le transport (par exemple le développement du télétravail, la planification des voyages via internet, etc.). Nous nous félicitons du soutien accordé par l'UE au déploiement de systèmes de transport intelligents et à sa mise en oeuvre au niveau local, mais nous tenons à souligner que les collectivités locales et régionales doivent conserver la capacité de définir la teneur, le calendrier et l'ampleur du déploiement des STI sur leur territoire.

## **Développement du cadre législatif européen**

28. Le transport durable est une problématique très transversale qui est abordée dans les différentes stratégies, législations et programmes de l'UE. Comme nous l'avons déjà mentionné, la Commission européenne devrait accorder davantage d'attention à la cohérence des mesures politiques qui doivent être définies dans le Livre blanc avec la législation communautaire les concernant de près. Nous insistons en particulier sur la coordination adéquate et la consistance entre les politiques et le financement développés par les différentes directions générales de la Commission (transport et énergie, environnement, politique régionale, marché intérieur, concurrence, affaires maritimes, etc.). Cette cohérence est une condition préalable à une meilleure compréhension et mise en oeuvre des politiques et de la législation communautaires au niveau local et régional.
29. Nous souhaiterions attirer en particulier l'attention sur le risque d'incidences négatives sur l'environnement des politiques européennes directement ou indirectement liées aux transports et la nécessité d'évaluer soigneusement ces incidences. Le rail, par exemple, qui est un mode de transport respectueux de l'environnement, possède un désavantage par rapport à l'aviation en raison du système d'échange de quotas d'émission. En outre, la libre circulation des « méga-camions » sur les routes européennes engendrera certainement davantage de pollution et de bruit, et aussi davantage de dégâts aux infrastructures locales, et empêchera le développement futur du fret ferroviaire.
30. Le CCRE est convaincu que les mesures à la source demeurent essentielles pour améliorer la dimension environnementale des transports et agir directement sur les causes de la pollution atmosphérique, du bruit, des problèmes de santé et du



réchauffement de la planète. Nous sommes par conséquent en faveur de mesures fortes à l'échelon européen pour réduire les émissions des véhicules, et notamment de normes d'émission européennes plus strictes pour les véhicules légers et lourds, et en faveur d'une législation sur les émissions de CO<sub>2</sub> provenant des voitures particulières, des camionnettes et des camions. Il est essentiel que l'Union européenne développe de nouvelles normes ambitieuses et garantisse qu'elles ne soient pas affaiblies au nom de considérations économiques à court terme et au détriment d'une future économie à faible taux d'émission de carbone et efficace sur le plan énergétique.

### **Information et modification des comportements**

31. Nous convenons de la nécessité d'une bonne information et d'une bonne communication en vue de l'acceptation par les citoyens des solutions de mobilité durable. Les communes et les régions, eu égard à leur proximité avec les citoyens et à leurs compétences en matière de mobilité et d'aménagement du territoire, sont idéalement placées pour encourager une prise de conscience et un changement de comportement chez les citoyens. Par conséquent, les actions à mener au niveau européen pourraient être développées en coopération avec les collectivités locales et régionales et les représentants de la société civile.
32. Le contexte est propice à la promotion d'un changement de comportement. Nous remarquons une évolution du mode de vie de plus en plus marquée au sein des familles, des jeunes et des populations urbaines, avec une plus grande demande en faveur du vélo et de la marche et une importance croissante des voyages d'agrément, de même qu'une prise de conscience croissante du risque de changement climatique.
33. L'incidence des transports sur la santé publique est également un argument de poids en faveur d'un changement de comportement. D'une part, la pollution atmosphérique, le bruit, les accidents de la route provoqués par les transports ont une incidence directe sur la santé des citoyens. D'autre part, les modes de transports comme le vélo et la marche pourraient apporter une solution au manque d'exercice physique et aux problèmes de santé qui y sont liés, tels que le surpoids et l'obésité. Les « mesures douces » jouent un rôle important pour influencer les comportements individuels en matière de transport. La gestion de la mobilité, par exemple, est un instrument utile mis en oeuvre par de nombreuses collectivités locales et régionales (par exemple l'instauration de systèmes de navettes pour les salariés, le « pédibus » pour les écoliers, la mise en place d'un service de conseillers locaux en matière de mobilité, la gestion des parcs de stationnement, les parkings de dissuasion gratuits, etc.). Nous nous réjouissons des nombreuses activités menées par l'UE afin de promouvoir l'échange de bonnes pratiques et les campagnes visant à modifier les comportements et estimons que celles-ci pourraient être davantage développées et encouragées par des réseaux ou des projets financés par l'UE.
34. Une information de qualité permet aux particuliers et aux entreprises de prendre des décisions réfléchies quant à leurs choix en matière de mobilité et est essentielle pour encourager l'intermodalité et l'utilisation des transports publics. L'Union européenne pourrait soutenir davantage l'innovation dans ce domaine, de même que sa mise en oeuvre au niveau local et régional. Nous proposons par exemple le développement au niveau européen d'un système permettant d'informer sur les niveaux comparatifs des émissions des différents modes de transport ou des données pour mesurer l'impact environnemental d'un transfert modal de la route vers des modes moins polluants. En outre, les constructeurs de véhicules routiers pourraient se voir obligés de fournir une information plus exhaustive et mieux adaptée (par exemple sur les polluants, les émissions sonores, etc.) relative aux véhicules qu'ils produisent, de sorte que les acheteurs potentiels bénéficient d'une information plus claire et plus fiable. Cette

information pourrait être particulièrement utile aux collectivités locales et régionales lorsqu'elles organisent des marchés publics.