



Déclaration commune  
du CCRE et de EURO CITIES  
sur  
Les mesures de restriction  
d'accès dans les villes

## **RESUME DES RECOMMANDATIONS POLITIQUES**

### **UTILE : L'ACTION DE L'UE POURRAIT ETRE EFFICACE DANS LES DOMAINES SUIVANTS :**

- Promouvoir les meilleures pratiques et l'échange d'informations entre villes à propos des divers systèmes de gestion de la circulation développés en Europe, en vue d'améliorer la qualité de vie dans les villes.
- Mettre à disposition des moyens financiers appropriés pour faciliter l'échange de bonnes pratiques et apporter un soutien aux collectivités locales désireuses de développer des mesures de restriction d'accès.
- Soutenir le développement et le déploiement de technologies de l'information et de la communication innovantes afin de faciliter la mise en œuvre des mesures de restriction d'accès, ainsi que leur respect.
- Contribuer au développement et au partage de bonnes pratiques relatives aux différentes phases de consultation nécessaires avant l'introduction d'une zone verte ou d'un péage urbain, et ce en vue de gagner l'adhésion du public.
- Mettre en place un point central d'informations, disponible en plusieurs langues, sur tous les systèmes de restriction d'accès développés à travers l'Europe pour garantir une planification efficace des déplacements et une bonne circulation de l'information.
- Veiller à une meilleure coordination entre la législation de l'UE sur la qualité de l'air et celle sur les émissions des véhicules, et instaurer rapidement des normes d'émission plus strictes pour les véhicules.
- Etablir des documents standards pour les véhicules afin de rendre possible la reconnaissance transfrontalière de leurs caractéristiques, et notamment des documents standards pour les véhicules équipés à posteriori.
- Mettre en place une législation qui permette une application transfrontalière efficace des règles régissant les zones vertes.
- Les villes devraient être systématiquement consultées sur toute initiative communautaire se rapportant aux mesures de restriction d'accès ou ayant un impact sur celles-ci. En particulier, elles devraient être adéquatement représentées dans tout groupe consultatif qui serait mis en place à l'échelon de l'UE

### **INUTILE : LE CCRE ET EUROCITIES S'OPPOSENT A TOUTE ACTION ALLANT DANS LES DIRECTIONS SUIVANTES :**

- L'harmonisation en général au niveau européen ou l'imposition de seuils minimums communs pour les mesures de restriction d'accès, car il n'existe aucune solution toute prête. Les conditions environnementales et la nature du trafic varient en effet d'un Etat membre à l'autre et au sein même d'un Etat membre. Le développement de mesures de restriction d'accès est une compétence locale qui sera d'autant mieux traitée que les collectivités locales disposeront de la flexibilité nécessaire pour apporter les solutions appropriées.
- Des normes unifiées pour les zones vertes à travers l'UE, car cela minerait les efforts locaux visant à améliorer la qualité de l'air afin de respecter la législation de l'UE compte tenu du nombre limité d'options politiques qui sont efficaces pour traiter les problèmes de qualité de l'air.
- Un site web unique à l'échelon de l'UE pour l'enregistrement des véhicules et le paiement des redevances d'accès. En effet, les villes ne disposent pas des ressources suffisantes pour la mise en place d'un canal de paiement sur mesure via un site web centralisé ; elles seraient par contre en faveur d'un point central de référence qui permettrait aux usagers d'accéder au site web d'une ville afin de procéder à un enregistrement ou un paiement.
- Nos réseaux tiennent aussi à dénoncer le manque de clarté de la Commission européenne dans la définition de ses travaux sur les mesures de restriction d'accès : alors que le plan d'action sur la mobilité urbaine mentionnait le lancement d'une étude dédiée spécifiquement aux zones vertes, l'étude de la Commission européenne porte sur les mesures de restriction d'accès, lesquelles ont évidemment une portée plus large. La tendance à regrouper ces différents systèmes de gestion de la circulation est inutile et trompeuse, car leurs objectifs et les règlements y afférents ne sont pas les mêmes.

## **POSITION DETAILLEE**

Les mesures de restriction d'accès, telles que les zones vertes ou les péages urbains, ont pour objectif de réduire le trafic dans des zones urbaines bien précises. Ces mesures sont d'un grand intérêt pour les membres du CCRE et de EUROCITIES, car elles constituent un outil efficace pour réaliser les objectifs contraignants en termes de qualité de l'air fixés par la législation européenne et procurent des avantages économiques, sociaux et en matière de santé, améliorant ainsi la qualité de vie dans nos villes. Les villes européennes souhaitent s'inspirer d'autres expériences menées au niveau local pour développer des mesures de restriction d'accès, en vue d'évaluer l'utilité d'un tel instrument pour leurs propres politiques en matière de mobilité et d'environnement.

Dans leurs contributions respectives au Livre vert sur la mobilité urbaine adoptées en 2008<sup>12</sup>, le CCRE et EUROCITIES ont tous deux indiqué que la promotion d'un transfert modal vers des modes de transport plus durables devrait être la pierre angulaire de toute politique de transport urbain, et qu'il était indispensable de promouvoir des mesures restrictives afin de décourager l'utilisation de la voiture particulière, tout en développant des mesures incitatives. Nous pensons que les mesures de restriction d'accès peuvent contribuer efficacement à ce transfert modal et saluons les efforts de la Commission européenne pour promouvoir leur utilisation à travers l'Europe.

Le CCRE et EUROCITIES reconnaissent donc l'importance des efforts déployés récemment par la Commission européenne pour promouvoir les mesures de limitation du trafic en Europe. Nous tenons cependant à porter à l'attention de la Commission européenne et des autres parties prenantes les points ci-après.

### **La mise en place de mesures de restriction d'accès : une compétence locale**

1. Le CCRE et EUROCITIES s'opposent à toute tentative de l'UE d'imposer des normes ou des critères communs, ou une harmonisation des mesures de restriction d'accès (y compris pour les zones vertes). La Commission européenne devrait poursuivre l'approche non législative adoptée par le Livre vert et le Plan d'action sur la mobilité urbaine, qui respecte les responsabilités des collectivités locales, conformément au principe de subsidiarité.
2. Pour être efficaces, les mesures de restriction d'accès devraient être conçues et mises en œuvre au niveau local, afin de satisfaire aux conditions locales. Il n'existe pas de solution toute prête, car les conditions environnementales et la nature du trafic varient d'un Etat membre à l'autre et au sein même d'un Etat membre. Ces problèmes seront d'autant mieux traités que les collectivités locales disposeront de la flexibilité nécessaire pour apporter les solutions appropriées. En particulier, elles ne devraient être ni obligées ni empêchées par la loi d'introduire des mesures de restriction d'accès.
3. Il faut également ajouter que l'imposition de zones vertes ou de mesures visant à limiter l'accès aux centres-villes est parfois une question politique très controversée à l'échelon local. Les villes doivent disposer d'autant de flexibilité que possible pour

---

<sup>1</sup> La contribution du CCRE est disponible à l'adresse suivante : [http://www.ccre.org/prises\\_de\\_positions\\_detail.htm?ID=69&idca=1](http://www.ccre.org/prises_de_positions_detail.htm?ID=69&idca=1)

<sup>2</sup> La contribution de EUROCITIES est disponible à l'adresse suivante : [www.eurocities.eu](http://www.eurocities.eu)

élaborer des mesures locales qui recevront le soutien de leurs citoyens et des parties prenantes.

4. Les critères d'émissions utilisés pour fixer les normes d'une zone verte pourraient être harmonisés. Pour les zones dont le critère d'accès repose sur les émissions des véhicules, le seuil devrait être basé sur la classification des normes EURO. Cette harmonisation faciliterait aussi le travail des villes, car elle instaurerait un ensemble prédéfini de normes d'émissions, apporterait une plus grande clarté aux automobilistes, améliorerait l'acceptation par les citoyens et rendrait le système plus efficace et plus facile à appliquer.
5. Néanmoins, cette normalisation ne devrait pas aller jusqu'à spécifier le niveau EURO pour les zones vertes, ni d'autres caractéristiques des mesures, qui dépendent du niveau de pollution dans une zone donnée, différent d'une ville à l'autre. L'harmonisation des règles régissant l'accès aux zones à trafic limité ou la mise en place de normes pour leur élaboration pourrait générer des coûts supplémentaires pour les collectivités locales et réduire leur flexibilité, ce qui compromettrait l'introduction de systèmes de gestion du trafic et aurait des retombées environnementales, économiques et sociales néfastes.
6. Les collectivités locales étant responsables de l'introduction de ces mesures, la Commission européenne devrait veiller à ce qu'elles soient systématiquement consultées sur toute initiative communautaire s'y rapportant. Non seulement les collectivités locales peuvent expliquer concrètement comment les systèmes de restriction d'accès fonctionnent sur leur territoire, mais elles peuvent également refléter les vues de celles et ceux qui sont concernés par les mesure de restriction d'accès et d'autres questions connexes dans leur collectivité. Le CCRE et EUROCITIES, en leur qualité d'organisations européennes représentatives des collectivités locales de tous les Etats membres de l'UE, sont les mieux placées pour effectuer cette consultation.

## Le rôle de l'UE : non-législatif, mais essentiel

### A) Echange d'informations et de bonnes pratiques au niveau des villes

7. Le CCRE et EUROCITIES se félicitent du rôle potentiel de l'UE concernant l'échange d'informations et de meilleures pratiques sur les mesures de restriction d'accès (par exemple dans le cadre du projet CURACAO ou du programme CIVITAS). Les décideurs locaux devraient en effet pouvoir bénéficier de l'expérience d'autres villes. L'UE a ainsi un rôle important à jouer dans la coordination de la coopération technique, les activités de mise en réseau et l'échange de bonnes pratiques entre des acteurs issus de différents Etats membres.
8. Le rôle de l'UE serait aussi de mettre en avant et de diffuser les bonnes pratiques relatives à des approches globales, telles que la combinaison de la gestion des parcs de stationnement, des mesures de restriction d'accès et de l'amélioration des transports publics. C'est la mise en place de cette série de mesures, et non des actions individuelles, qui rendront les transports urbains plus durables. L'UE a un rôle unique à jouer pour promouvoir et diffuser ces différents types de solutions intégrées.
9. L'UE devrait allouer les fonds nécessaires afin de faciliter l'échange de meilleures pratiques entre collectivités locales et d'inciter les administrations locales à adopter de nouvelles solutions par le financement de projets pilotes. En outre, elle devrait veiller à ce que ces exemples de bonnes pratiques soient facilement accessibles aux praticiens des collectivités locales et non fragmentés entre différents sites web et projets.
10. Une base de données européenne en ligne qui rassemblerait des informations pertinentes et des meilleures pratiques serait utile aux villes européennes. Celles-ci pourraient y trouver des orientations tirées de l'expérience d'autres villes. Ce site web

pourrait également fournir des conseils pour s'assurer que les mesures sont compatibles avec la législation européenne.

11. Néanmoins, la création d'un site web unique de l'UE pour l'enregistrement des véhicules et le paiement des redevances d'accès n'est pas souhaitable. En effet, les villes ne disposent pas des ressources suffisantes pour la mise en place d'un canal de paiement sur mesure via un site web extérieur ; elles seraient par contre en faveur d'un point central de référence dirigeant l'internaute vers le site web d'une ville pour tout paiement à cet égard. En fait, le traitement des paiements rendrait n'importe quel site central coûteux à installer et à gérer.
12. Des solutions innovantes utilisant les technologies de l'information et de la communication permettraient aux collectivités locales de mettre en œuvre et de gérer plus facilement des mesures de restriction d'accès, et d'améliorer leur application (ex. la mise en place d'un système commun d'identification à bord des véhicules circulant sur le territoire européen). Le CCRE et EURO CITIES soutiennent les activités du groupe d'experts sur les systèmes de transport intelligents (STI) mis en place récemment par la Commission européenne, de même que les activités de recherche sur des solutions technologiques avancées. Il est primordial que le groupe d'experts de la Commission européenne sur les systèmes de transport urbains intelligents contribue à la structure globale de la consultation avec les Etats membres et les autres parties prenantes lancée par la Directive STI.

#### **B) Consultation des utilisateurs et mise à disposition des informations**

13. Les plus grands obstacles à la mise en œuvre de mesures comme les zones vertes ou la tarification routière, ne sont pas les difficultés technologiques, mais une préoccupation générale quant aux enjeux et le scepticisme du public.
14. Aussi l'échange de meilleures pratiques ne devrait pas se focaliser uniquement sur les solutions techniques, mais inclure tous les aspects de la planification et de la mise en œuvre des mesures. L'UE devrait avoir pour objectif de mettre en place des modèles pour la consultation efficace du public et des autres parties prenantes concernées, en vue de fixer les redevances et d'appliquer les mesures. Par ailleurs, l'UE peut aussi jouer un rôle en promouvant les avantages de mesures telles que la tarification routière auprès des gouvernements nationaux.
15. L'UE pourrait veiller à la mise en place d'un point central d'informations, disponible en plusieurs langues, sur toutes les mesures développées à travers l'Europe pour garantir une bonne circulation de l'information et une planification efficace des déplacements (ex. le développement du site internet <http://www.lowemissionzones.eu> pour y intégrer les zones à péage urbain et de plus amples informations sur chaque système mis en place au niveau local). Il pourrait constituer une ressource utile pour le développement de nouvelles zones à accès limité et servir à la publication de données utiles aux entreprises privées désireuses de développer des applications intelligentes ou d'inclure des informations dans les systèmes de navigation par satellite.

#### **C) Application transfrontalière efficace des règles en matière de zones vertes**

16. Le succès des mesures de restriction d'accès dépend de leur mise en œuvre effective. Dans une Europe de plus en plus intégrée, l'UE a pour mission de veiller à ce que les conducteurs ayant commis une infraction au code de la route dans un autre Etat membre que le leur puissent être poursuivis. Il est essentiel, par exemple, dans un marché international tel que celui du transport de marchandises, de pouvoir opérer dans des conditions de concurrence équitables. L'UE pourrait utilement veiller à la mise en place de documents standards pour les véhicules, lesquels rendraient possible la reconnaissance transfrontalière de l'âge, de la taille, du poids, des émissions de CO<sub>2</sub>

et des normes EURO des véhicules. En outre, l'UE devrait également établir des documents standards pour l'équipement à posteriori qui rendraient possible la reconnaissance transfrontalière des véhicules équipés à posteriori.

17. Le récent accord politique portant sur l'échange des numéros de plaques d'immatriculation entre Etats membres afin de permettre le recouvrement transfrontalier des amendes routières constitue une avancée décisive. Cet accord ne s'applique jusqu'à présent qu'à certaines infractions au code de la route, liées à la sécurité routière, mais son cadre devrait être élargi, notamment aux amendes liées aux mesures de restriction d'accès.

#### **D) Une meilleure coordination entre la législation de l'UE sur la qualité de l'air et celle sur les émissions des véhicules**

18. Le CCRE et EUROCITIES préconisent une meilleure coordination entre la législation de l'UE sur la qualité de l'air et celle sur les émissions des véhicules. Les zones vertes sont un outil utile pour lutter contre la pollution atmosphérique, mais des mesures plus importantes sont également envisageables à la source. Les collectivités locales et régionales ne peuvent pas influencer directement sur les émissions polluantes des voitures particulières. Afin de diminuer la pollution atmosphérique de manière efficace et significative, elles doivent pouvoir se reposer sur un cadre législatif et réglementaire approprié impliquant d'autres secteurs clés, et notamment l'industrie automobile. Nous sommes convaincus qu'il faut instaurer rapidement des normes d'émissions plus strictes pour les véhicules.
19. Enfin, l'UE doit adopter une vision stratégique concernant toutes les propositions concernant les usagers de la route (ex. la directive Eurovignette) afin de s'assurer qu'elles ne compromettent pas les systèmes existants et qu'elles ne portent pas préjudice aux mesures contre la congestion ou en faveur de l'environnement.

**Le Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE)**, fondé en 1951, est la plus grande association de collectivités locales et régionales en Europe. Ses membres sont 53 associations nationales de pouvoirs locaux et régionaux dans près de 40 pays européens.

**EUROCITIES** est le réseau des grandes villes européennes. Fondé en 1986, ce réseau regroupe les gouvernements locaux de plus de 140 grandes villes dans près de 34 pays européens.

Pour de plus amples informations, veuillez contacter :

Marie Bullet, chargée de mission au CCRE responsable de l'environnement, de l'énergie et des transports

Email: [marie.bullet@ccre-cemr.org](mailto:marie.bullet@ccre-cemr.org)

Tel: +32 2 500 05 35

Vanessa Holve, chargée de mission à EUROCITIES responsable de la mobilité et des transports

Email: [vanessa.holve@eurocities.eu](mailto:vanessa.holve@eurocities.eu)

Tel: +32 2 552 08 72