



<b>Bruxelles</b>	<b>Paris</b>
22, rue d'Arlon	15, rue de Richelieu
1050 Bruxelles	75001 Paris
tél : + 32 2 511 74 77	tél : + 33 1 44 50 59 59
fax : + 32 2 511 09 49	fax : + 33 1 44 50 59 60

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

Le CCRE remercie la Commission Européenne pour son soutien financier.  
Cette publication n'engage que son auteur. La Commission n'est pas responsable  
de l'usage qui pourrait être fait des informations qui y sont contenues.



Partenaire du CCRE





# [ Vers une mobilité durable dans les villes et communes européennes ]



Conseil des Communes  
& Régions d'Europe  
Council of European  
Municipalities & Regions



# [ Sommaire ]

> 1 Manifeste du CCRE: "Vers une mobilité durable dans les villes et communes européennes"	3
> Résumé	4
> Introduction	4
> Transport urbain: les enjeux principaux	4
> Domaine 1: Identification des barrières à l'usage des transports publics	6
> Domaine 2: Promotion du transport public et des alternatives à la voiture individuelle	6
> Etude de cas n° 1: Le prix européen du Transport public du CCRE	7
> Domaine 3: les mesures d'incitation	8
> Etude de cas n° 2: restrictions du trafic routier à Bologne et dans la région Emilia-Romagna	9
> Domaine 4: Qualité et sécurité	9
> Etude de cas n° 3: Couloir d'autobus de qualité à Dublin	10
> Domaine 5: Privatisation, marchés publics, concessions, obligations de service public	11
> Etude de cas n° 4: Concurrence contrôlée dans le réseau d'autobus londonien	11
> Etude de cas n° 5: Le transport par bus de Stockholm, et des incitants pour des véhicules non polluants	12
> Domaine 6: Instruments économiques	13
> Etude de cas n° 6: Taxe d'embouteillage à Londres	14
> Domaine 7: Aménagement urbain et développement spatial	14
> Etude de cas n° 7: Aménagement urbain et répartition par mode de transport à Copenhague	15



# Manifeste du CCRE

## "Vers une mobilité durable dans les villes et communes européennes"



*Le Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE) et ses associations membres travaillent depuis longtemps sur les dossiers Transports et Mobilité durable. La Commission européenne devrait présenter sa stratégie thématique sur l'environnement urbain d'ici décembre 2005, un document qui aura un important volet Transport. Les problèmes de pollution atmosphérique et de changements climatiques sont plus que jamais d'actualité. La qualité de l'air est de plus en plus associée à un problème de santé publique. Dans le même temps, la réglementation et la nature des services publics sont le sujet d'un débat important.*

*Pour toutes ces raisons, la Commission Transports du CCRE a décidé, lors de sa réunion d'octobre 2004, d'adopter un manifeste sur la mobilité durable dans les municipalités, villes et régions d'Europe. La plupart des villes sont confrontées à de graves problèmes de congestion routière et de pollution. En outre, le CCRE estime que les transports urbains constituent un enjeu majeur pour les collectivités locales et pour le bien-être des citoyens.*

*Ce document demande que des politiques de mobilité durable soient placées au cœur des actions locales, régionales, nationales et européennes. Le manifeste préconise aussi une meilleure qualité des*

*transports publics, ainsi que la promotion d'alternatives à l'utilisation de la voiture privée en solo. Le CCRE se fait également l'avocat d'une meilleure intégration des politiques de transports et d'aménagement du territoire, à tous les niveaux de gouvernance. Nous pensons qu'il faut aussi envisager des instruments économiques. En outre, ce document réitère notre position en matière d'ouverture du marché des transports publics de proximité. Nous demandons enfin un développement de la recherche sur les obstacles qui empêchent une meilleure utilisation des transports publics.*

*En tant que président de la Commission Transports du CCRE, je suis convaincu qu'en renforçant les transports publics et en rendant les politiques de transports de nos villes et communes plus durables, nous atteindrons notre double objectif: améliorer la qualité de vie de nos citoyens tout en contribuant à protéger notre environnement et l'avenir de notre planète.*

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jacques Auxiette'.

Jacques Auxiette  
Président du Conseil régional du Pays de la Loire  
Président de la Commission Transport du CCRE



## RÉSUMÉ

*Le Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE) regroupe 46 associations nationales représentant des collectivités locales et régionales dans 33 pays. Il couvre approximativement 100 000 collectivités territoriales dans toute l'Europe.*

Le CCRE considère le transport urbain comme un problème majeur pour les collectivités locales et pour le bien-être des citoyens. La plupart des villes sont confrontées à de sérieux problèmes de congestion routière, occasionnant des taux de pollution significatifs qui détériorent la santé publique et contribuent au changement climatique. Notre manifeste préconise le développement de politiques de mobilité durable de l'Union européenne à placer au cœur des actions européennes, nationales, régionales et locales. Le CCRE plaide également en faveur d'une meilleure qualité des transports publics, ainsi que de la promotion d'alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle.

La Commission Transports du CCRE a identifié sept domaines appelant une réflexion plus approfondie et des actions de la Commission européenne, des gouvernements des Etats membres et des collectivités locales et régionales. Il s'agit des domaines suivants :

1. Identification des barrières à l'usage des transports publics
2. Promotion du transport public et des alternatives à l'utilisation de la voiture
3. Développement de mesures incitatives afin de gérer la demande d'espace routier
4. Examen des problèmes de qualité et de sécurité
5. Révision et amélioration du cadre juridique régissant la privatisation, les marchés publics, concessions et obligations de service public dans les transports publics
6. Développement d'instruments économiques pour faciliter les domaines mentionnés ci-dessus
7. Développement de meilleurs liens politiques et stratégiques entre la planification urbaine et la politique de transport à tous les niveaux de gouvernance

## INTRODUCTION

Depuis 1995, la Commission Transports du CCRE, composée d'élus et d'experts des collectivités locales, se réunit pour débattre des problèmes de transport urbain et de mobilité durable afin de prendre position sur les politiques de l'UE et les propositions de la Commission européenne et d'échanger des expériences sur les actions innovantes au niveau local.

Le CCRE considère le transport urbain comme un problème majeur pour les collectivités locales et pour le bien-être des citoyens. Les collectivités locales se trouvent dans une position privilégiée pour garantir une offre de transports publics de grande qualité qui réponde aux attentes des citoyens. Les collectivités locales sont favorables au développement de programmes de mobilité plus durables, mais ceux-ci nécessitent des financements. Le CCRE invite l'UE et les gouvernements nationaux des Etats membres à faire en sorte que les collectivités locales disposent des moyens financiers nécessaires pour leur permettre de contribuer efficacement aux objectifs globaux de durabilité, notamment par la promotion de modes de transport plus durables.

## TRANSPORT URBAIN : LES ENJEUX PRINCIPAUX

Un transport public efficace est essentiel au développement durable et à la cohésion des villes. L'organisation des transports dans les zones urbaines n'affecte pas seulement la qualité de vie des habitants et la qualité de leur environnement naturel, mais également la répartition des





ressources vitales, telles que le logement. Par ailleurs, l'augmentation de la congestion dans les zones urbaines est l'une des principales sources de gaz à effet de serre et contribue significativement au réchauffement climatique.

Aujourd'hui, la plupart des agglomérations souffrent de congestion, conséquence de l'utilisation toujours plus fréquente de voitures individuelles. Ce phénomène remet notamment en question l'organisation et la promotion du transport public par les gouvernements, ainsi que l'image du transport public auprès du citoyen.

Les problèmes de congestion et d'étalement urbain ont également des conséquences importantes en termes sociaux et économiques. Celles-ci comprennent, par exemple, les problèmes d'accès aux services essentiels ou au lieu de travail pour ceux qui ne possèdent pas de voiture, et d'attractivité réduite des villes comme lieu d'investissement pour les entreprises.

Tout en améliorant la qualité des services de transport public, les collectivités doivent veiller à compléter une meilleure promotion du transport public et des modes alternatifs de transport (co-voiturage, bicyclette, etc.), par des mesures visant à limiter l'utilisation de la voiture individuelle. Les mesures qui introduisent des éléments de tarification pour l'utilisation des routes, ainsi qu'au niveau des types de véhicule et de carburant, peuvent avoir un rôle à jouer pour atteindre ces objectifs.

Le CCRE accueille favorablement la Communication de la Commission européenne<sup>1</sup> relative à la stratégie thématique sur l'environnement urbain et ses objectifs pour améliorer la qualité de vie dans les zones urbaines en s'attaquant aux principaux problèmes liés à l'environnement et aux transports. Le CCRE et ses associations membres ne sont toutefois pas en faveur de mesures législatives européennes d'un caractère obligatoire. Les mesures et plans existant déjà aux niveaux local, régional et national devraient être pris en considération et l'échange d'expériences et de meilleures pratiques devrait être encouragé. La « Méthode ouverte de coordination »<sup>2</sup> serait un instrument efficace pour encourager les activités de coopération entre Etats membres.

La Commission Transports du CCRE a identifié les sept domaines suivants appelant une réflexion plus approfondie et des actions de la part de la Commission européenne, des gouvernements des Etats membres et des collectivités locales et régionales. La Commission Transports souligne l'importance de coopérer au développement de toutes les politiques de transport par un dialogue ouvert impliquant les représentants des gouvernements nationaux et des collectivités locales et régionales. Un engagement avec la société civile et le secteur privé contribuera aussi à atteindre des objectifs communs.

<sup>1</sup> COM (2004)60

<sup>2</sup> Dans le cadre de la « Méthode ouverte de coordination », lancée en 2000, les Etats membres fixent des lignes directrices et des objectifs, et un calendrier pour réaliser ces derniers. Ils élaborent des Plans d'Action Nationaux et la Commission évalue leur progrès dans des rapports élaborés chaque année et approuvés par le Conseil.

## >1 Manifeste du CCRE: "Vers une mobilité durable dans les villes et communes européennes"

> Domaine 1 : Identification des barrières à l'usage des transports publics > Domaine 2 : Promotion du transport public et des alternatives à la voiture individuelle

### DOMAINE 1 : IDENTIFICATION DES BARRIÈRES À L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS

Au-delà du fait que l'utilisation croissante de voitures individuelles dans les agglomérations pose toute une série de problèmes tels que la congestion, la pollution de l'air, des sols et de l'eau, les nuisances sonores, ainsi que les accidents de la circulation, la question est de savoir pourquoi le transport public et les autres modes alternatifs à la voiture individuelle sont négligés par les habitants. De récentes études montrent que ces barrières sont souvent psychologiques et liées à des clichés qui ne correspondent pas toujours à la réalité.

Les pouvoirs locaux, régionaux, nationaux et européens devraient consacrer du temps à poursuivre ces études afin d'identifier l'écart entre l'image qu'ont les citoyens des transports publics et la réalité du terrain lorsque le système est utilisé. Ces résultats permettront une approche plus stratégique et cohérente tant de l'offre que de l'image du transport public local.

Dans ce contexte, les collectivités peuvent être confrontées à un obstacle supplémentaire à l'utilisation accrue des transports publics: le manque de coordination entre les réseaux et les systèmes de transport. Il s'avère souvent difficile de coordonner la tarification, l'information et l'offre entre les différents réseaux et systèmes. Les réglementations sur la concurrence et la déréglementation devraient tenir compte de ce paramètre et fournir un cadre de travail qui évite toute segmentation problématique de l'offre de transport.

Afin d'accroître l'utilisation des transports publics, les collectivités doivent aborder le problème de l'étalement urbain, car c'est en même temps la cause et la conséquence de l'usage croissant de la voiture individuelle. L'intégration des politiques d'aménagement du territoire avec celle des transports est donc fondamentale.

Un autre problème se pose en termes de finances. Dans le cas où l'offre en transports en commun par les villes et les régions est insuffisante, les transports publics ne se présenteront pas comme une alternative avantageuse à la voiture individuelle. C'est pourquoi il est nécessaire que les pouvoirs locaux et

régionaux aient accès à des fonds supplémentaires afin d'investir correctement dans des services et infrastructures de transports publics. Dans les Etats membres dotés de systèmes de transports publics en grande partie déréglementés, les collectivités locales ont encore un rôle essentiel à jouer dans la gestion de l'offre de services dans les zones où le marché libre n'est pas parvenu à proposer de lui-même un service.

### DOMAINE 2 : PROMOTION DU TRANSPORT PUBLIC ET DES ALTERNATIVES À LA VOITURE INDIVIDUELLE

Les collectivités territoriales reconnaissent la nécessité de mieux promouvoir le transport public. Le CCRE soutient les actions organisées au niveau local telles que la « semaine européenne de la mobilité » et d'autres activités qui encouragent les alternatives à l'utilisation de la voiture en solo (marche, vélo, co-voiturage, etc.). Le CCRE a organisé un Prix européen du Transport public récompensant les villes européennes qui développent des initiatives durables en matière de transport. L'initiative s'est poursuivie de 1995 à 2003 et sera répétée en 2006.

Nous pensons que les campagnes d'information et de participation des citoyens sont indispensables afin de sensibiliser les citoyens et de modifier leurs comportements, et de promouvoir ainsi un changement modal. Comme l'a démontré le forum des citoyens organisé par le GART<sup>3</sup> en France, les automobilistes seraient plus disposés à modifier leurs habitudes de mobilité si les politiques, et l'industrie, leur parlaient des enjeux (changement climatique, dommages environnementaux, allongement des temps de déplacement, entrave à la compétitivité des entreprises, etc.).

De telles campagnes devraient tenir compte des intérêts et de l'opinion des groupes d'usagers ayant des intérêts particuliers. Consulter les piétons, les personnes âgées, les personnes handicapées, les familles à faibles revenus, les chômeurs de longue durée, les femmes et les enfants, permettrait aux collectivités de concevoir des réseaux et systèmes de transport qui ciblent mieux les besoins de tous les usagers ; et de faire ainsi contrepoids à l'influence qu'exerce l'industrie automobile dans la politique des transports et la demande croissante d'espace routier.

<sup>3</sup> Groupement des autorités responsables de transport, [www.gart.org](http://www.gart.org)

## Etude de cas n°1

### LE PRIX EUROPÉEN DU TRANSPORT PUBLIC DU CCRE

De 1995 à 2003, le CCRE a organisé avec d'autres partenaires, dont le GART, un Prix européen du Transport public<sup>4</sup>. La prochaine édition est prévue en 2006. L'objectif majeur est de promouvoir l'innovation par les collectivités locales et régionales européennes en vue d'une mobilité meilleure et plus durable, et d'encourager les transports publics au sens large.

Ce Prix a cinq objectifs principaux :

- 1) Valoriser des actions de longue durée innovantes, et intégrées, au niveau local afin de promouvoir la mobilité durable
- 2) Soutenir une approche intégrée - encourager la bonne gouvernance, à savoir la cohérence entre les différentes politiques, le partenariat entre les sphères de gouvernement, de même que la participation des différents acteurs
- 3) Modifier les comportements des citoyens en sensibilisant davantage l'opinion publique aux enjeux du transport et de la mobilité
- 4) Susciter les bonnes pratiques et intensifier les échanges d'expériences, de même que la diffusion d'informations sur des solutions concrètes aux problèmes de déplacements urbains
- 5) Recueillir des informations sur les instruments destinés à réduire la congestion et sur les mesures concrètes pour les mettre en oeuvre

Les critères de sélection du Prix comportent la **transférabilité** des systèmes à d'autres collectivités locales et régionales. Il doit être possible de tirer les leçons de ces expériences ou de les reproduire, en les adaptant au contexte particulier d'autres pays.

### L'édition 2003 du Prix européen du Transport public

Le thème choisi était : « Le soutien des citoyens aux choix politiques impopulaires ».

Le raisonnement était le suivant. Nous sommes aujourd'hui confrontés aux conséquences des politiques urbaines qui ont encouragé l'utilisation de la voiture tout au long du 20<sup>ème</sup> siècle, ce qui a suscité une mainmise des voitures sur les villes, provoquant congestion, pollution, bruit, insécurité routière et diminution de la qualité de vie dans les villes. Même si la nécessité de changer les modes de transports dans les villes s'inscrit de plus en plus dans les consciences, et si un certain nombre d'outils ont été développés, tels que de meilleurs transports publics, la promotion du vélo, du covoiturage (etc.), afin de favoriser ce transfert vers des modes de transport plus durables, le trafic ne diminue pas et les prévisions pour les prochaines années ne semblent pas indiquer de changements positifs. Ceci est en partie dû au fait que les décisions radicales nécessaires pour modifier la logique derrière les schémas de mobilité actuels, sont généralement impopulaires et par conséquent difficiles à prendre du point de vue politique. L'objectif du Prix était donc de contribuer à accroître le soutien des citoyens aux choix politiques impopulaires, ou de rendre des choix de mobilité nécessaires plus populaires.

Les deux premiers lauréats de l'édition 2003 étaient la ville de Bologne/Région Emilia-Romagna (voir étude de cas n°2) et le comté de Cambridgeshire (« Cambridge Core Traffic Scheme »). Depuis 1995, figurent parmi les autres lauréats les villes de Fribourg, Strasbourg, la province de Noord-Holland, et la ville de Bilbao.

<sup>4</sup> Subventionné par la Commission européenne, et, pour certaines éditions, par la région de Bruxelles-Capitale et d'autres sponsors

## >1 Manifeste du CCRE : “Vers une mobilité durable dans les villes et communes européennes”

> Domaine 3 : Les mesures d'incitation



### DOMAINE 3 : LES MESURES D'INCITATION

Ces actions de promotion et de sensibilisation devraient s'accompagner de mesures visant à limiter l'accès des villes aux voitures.

Le CCRE encourage la Commission européenne à soutenir des mesures qui gèrent mieux la demande d'espace routier, telles que les péages urbains, les bus en sites propres, les zones piétonnes, les pistes cyclables, etc. et suggère que les résultats des actions pilotes menées au sein des cinquième et sixième programmes cadre de recherche et de développement soient portés à la connaissance des collectivités territoriales de manière plus systématique. Le CCRE et ses associations membres souhaitent vivement coopérer à la diffusion de ces résultats. La pratique courante de la Commission de concentrer les financements R&D sur des partenaires « de classe mondiale » (en taille et en termes d'expertise et de capacités administratives) a exclu un certain nombre de collectivités locales et régionales des initiatives communautaires en termes de recherche et de mise en œuvre de solutions de transport durables. Nous craignons que cette pratique ait conduit à négliger des projets de plus petite taille, mais tout aussi importants, visant à améliorer le transport public local et régional.

En ce qui concerne le concept de subsidiarité, le CCRE souligne que les collectivités locales auront toujours un rôle clé à jouer dans la mise en œuvre des politiques de transport. Le CCRE invite instamment les institutions européennes à consulter les représentants des collectivités locales et régionales, entre

autres, avant de décider de politiques en faveur de la mobilité à l'échelon européen, qu'elles concernent les zones urbaines ou rurales.

A cette fin, le CCRE recommande une évaluation initiale des outils suivants afin de réduire le trafic automobile dans les zones urbaines :

- Réduire l'espace routier réservé aux voitures et augmenter l'offre en transport public
- Mesurer l'impact, notamment environnemental et économique, des rocades sur le trafic intérieur de la ville
- Faire de la réglementation des parkings un outil visant à limiter l'usage des voitures
- Créer des pistes cyclables et développer les zones piétonnes
- Mesurer l'impact sur les activités commerciales des politiques incitant à une moindre utilisation des voitures en centre-ville
- Développer des stratégies de mobilité destinées aux employeurs afin de changer les comportements des travailleurs
- Echanger des bonnes pratiques sur les initiatives en matière de tarification routière urbaine en place en Europe

## Etude de cas n°2

### RESTRICTIONS DU TRAFIC ROUTIER À BOLOGNE ET DANS LA RÉGION EMILIA-ROMAGNA

*En 2003, le thème du Prix européen du Transport public était : «Le soutien des citoyens aux choix politiques impopulaires». L'objectif du Prix était d'aider à accroître le soutien des citoyens aux choix politiques nécessaires en matière de mobilité mais perçus comme contraignants, et de les rendre plus populaires. A Bologne, grâce à une intense campagne médiatique, les politiques de mobilité durable ont été rendues populaires.*

*Les lauréats ex æquo du Prix 2003 étaient la région Emilia-Romagna et la ville de Bologne pour leur projet «Liberiamo l'aria». Il s'agit d'un projet réunissant 9 provinces et 81 municipalités. Une des idées principales était d'interdire le centre des villes à la circulation des voitures; d'autres actions visaient à diminuer la circulation routière en encourageant l'usage des transports publics, réduire les émissions de gaz et informer à fond les citoyens sur les mesures prises. Le jury a surtout apprécié l'aspect «partenariat» du projet rassemblant toutes les sphères de gouvernement (locale, régionale et nationale).*

*En outre, ce projet régional renforçait le propre projet antérieur de Bologne : «Vivi Bologna», lancé en novembre 2001 par ATC Bologna, la compagnie de transport public locale, en coopération avec la municipalité. Ce projet encourageait la fermeture du centre-ville aux voitures pendant le week-end, associée à des manifestations sociales et des initiatives culturelles, de même que le développement de parcs de stationnement aux points intermodaux (autobus et chemin de fer) juste en dehors du centre-ville (et des incitants pour utiliser ces parcs et changer de mode de transport), et de nouveaux bus écologiques. «Vivi Bologna» était soutenu par une intense campagne médiatique afin d'accroître le soutien et la coopération des citoyens et de sensibiliser davantage les citoyens aux problèmes de santé publique liés au trafic automobile.*

*(adresse internet du projet : [www.liberiamolaria.it](http://www.liberiamolaria.it))*

### DOMAINE 4 : QUALITÉ ET SÉCURITÉ

Le CCRE a participé à l'exercice de benchmarking<sup>5</sup> lancé par la Commission européenne et en a ensuite diffusé les résultats auprès d'un grand nombre de villes et de régions.

Le CCRE estime que le benchmarking est un instrument très utile qui améliore l'organisation stratégique des collectivités locales. Le CCRE recommande à la Commission de continuer à apporter son soutien aux activités de ce secteur.

Plus généralement, le problème de la qualité est primordial pour accroître l'utilisation des transports publics. Ce problème devrait être considéré sous les angles suivants :

- qualité des équipements (des véhicules moins chers et plus performants, résultats de l'évolution de l'industrie européenne)
- qualité des services (vente de billets, guichets d'accueil, information en temps réel, etc.)
- qualité de l'accès aux transports publics en termes d'équipement et en termes d'aménagement urbain
- fiabilité des services et ponctualité
- amélioration de la formation du personnel et des conducteurs
- problèmes spécifiques liés à une faible densité de population, aux zones rurales, ou à l'éloignement de certaines régions.

Nous tenons à rappeler qu'en Europe, les systèmes des transports publics sont très différents les uns des autres. C'est pourquoi nous recommandons à la Commission de respecter cette diversité lors de l'élaboration de la législation relative à la qualité et à la sécurité des transports publics.

Les résultats de projets de recherche tels que QUATTRO peuvent servir à guider les collectivités locales et régionales, afin d'assurer la qualité lors de l'organisation des systèmes de transport, et notamment en ce qui concerne la sous-traitance.

La sécurité publique devenant également une préoccupation de plus en plus importante pour les collectivités locales, l'accent devrait être davantage mis sur ce problème dans les systèmes de transport public.

<sup>5</sup> [www.transportbenchmarks.org](http://www.transportbenchmarks.org)

## Etude de cas n°3

### COULOIRS D'AUTOBUS DE QUALITÉ À DUBLIN

De récents développements ont fait du réseau d'autobus de Dublin l'un des meilleurs d'Europe en termes de qualité de service. Les « Quality Bus Corridors » (QBC – Couloirs d'autobus de qualité), introduits en 1996, sont des voies spéciales interdites à tout trafic à l'exception des bus, taxis, véhicules d'urgence et cyclistes. Des jonctions spéciales permettent également un gain de temps considérable. La fluidité du service de bus est facilitée par les forces de police.

Parmi les caractéristiques des QBC, on retiendra : services de bus à fréquence élevée opérés par des bus confortables et respectueux de l'environnement ; personnel dûment qualifié pour le service à la clientèle ; abribus de qualité à la plupart des arrêts ; amélioration du marquage des voies ; alignement des trottoirs et signaux de circulation ; limitation des mouvements de stationnement et de braquage ; mesures de priorité pour les bus.

Une importante campagne médiatique a été lancée pour faire valoir auprès du public les avantages du transport public. En outre, le processus de mise en œuvre d'un QBC comprend la collecte et l'analyse d'informations (3 mois), une procédure de consultation publique (4 mois), et des réunions avec les représentants publics locaux. Le projet final prend 3 mois, et la construction 18 mois.

### OBJECTIFS

Faciliter l'offre d'un service de bus plus rapide, plus fréquent et plus fiable ; fournir des aménagements de chargement et de stationnement adaptés aux entreprises ; améliorer la sécurité pour toutes les classes d'usagers de la route, y compris les piétons. L'objectif global est de parvenir à un équilibre plus équitable entre les usagers de la route en compétition et une amélioration de la sécurité pour tous. Cette situation engendre quelques retards supplémentaires aux voitures privées aux heures de

pointe, étant donné que le trafic est principalement confiné à une voie dans chaque direction sur nombre de routes du Quality Bus Corridors (QBC), ce qui a pour conséquence de décourager l'utilisation de la voiture.

### RESULTATS

Pendant la période allant de 1997 à 2003, la capacité des autobus a augmenté de 35%.

Pendant la même période, le nombre de passagers se déplaçant en autobus pendant les heures de pointe du matin (7h-10h) a augmenté de 60%. De même, dans le même temps, on a enregistré une réduction de 25% du nombre de voitures entrant dans le centre-ville.

Le temps de trajet moyen en bus pendant les heures de pointe du matin est inférieur au temps de trajet correspondant en voiture pour 7 des 10 couloirs d'autobus de qualité (novembre 2003).

La répartition modale de l'ensemble des déplacements vers le centre-ville pendant les heures de pointe du matin, autrement dit la proportion de l'ensemble des déplacements vers le centre-ville, effectués en bus, est passé de 34% en 1997 à 52% en 2003.

### RÉSEAU

Le premier QBC (Lucan) a été lancé en juillet 1996 et couvre 12,1 km. Le dernier (Swords) a été lancé en novembre 2001. Le plus long QBC parcourt 16,4 km. Aujourd'hui, 10 QBC couvrent un réseau de 100,9 km.

Etude de cas fournie par : Dublin Transportation Office



### DOMAINE 5 : PRIVATISATION, MARCHÉS PUBLICS, CONCESSIONS, OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC

La nouvelle proposition de règlement européen sur les exigences de service public dans le domaine des transports de voyageurs, attendue en 2005, préoccupe fortement les collectivités locales. Le CCRE a exprimé son point de vue à ce sujet à plusieurs reprises et plus spécifiquement sur la proposition de règlement de la Commission (COM (2000) 7). Tout comme le Parlement européen l'a exprimé dans son avis sur la proposition de règlement en question<sup>6</sup>, nous estimons que l'autorité compétente devrait avoir le droit d'organiser et de proposer des services de transport elle-même ou à travers ses propres compagnies. La gestion directe par l'autorité concernée, au moyen de sa propre régie, a prouvé à maintes reprises son utilité pour répondre aux objectifs environnementaux et de planification urbaine. Les collectivités locales doivent par conséquent conserver le droit, et ce de manière permanente, de continuer à exploiter leurs propres régies ou autres types de sociétés. Au nom des principes de subsidiarité, de proportionnalité et d'autonomie locale, nous ne pensons pas que la concurrence sur le marché des transports publics locaux devrait être imposée au niveau européen et exclure les modèles de prestation directe ou « en régie ».

Le CCRE estime que les élus locaux sont les mieux placés pour choisir le modèle économique qui garantisse au mieux une offre de transport public de qualité répondant aux attentes des citoyens. Si, en effet, la mise en concurrence peut avoir des effets bénéfiques en termes avant tout financiers, nous craignons que, bien trop souvent, de tels bénéfices surviennent aux dépens de la qualité et d'une coordination efficace entre les différents modes de transport. Dans certains cas, la qualité, l'innovation et la coordination sont mieux garanties soit par l'offre directe de transport public par les pouvoirs publics, soit par un système de « concurrence contrôlée » tel que la franchise.

Dans les cas où les transports publics sont ouverts à une plus grande libéralisation, nous pensons que la concurrence doit obéir à des normes obligatoires minimales, en fonction desquelles les organismes publics peuvent spécifier des critères de service stricts, y compris des objectifs de durabilité, notamment dans les procédures d'appels d'offres.

## Etude de cas n°4

### CONCURRENCE CONTRÔLÉE DANS LE RÉSEAU D'AUTOBUS LONDONIEN

#### LE SYSTÈME DE FRANCHISE DU RÉSEAU DE BUS LONDONIEN

*Londres applique un système de franchise pour chacune de ses lignes de bus. Les lignes sont soumises individuellement à des appels d'offres concurrentiels tous les cinq ans, et un opérateur reçoit le droit exclusif de gérer la ligne pour la durée de la franchise. Les tarifs sont réglementés par l'autorité de transport et fixés à £1,2 (€ 1,7) pour un trajet adulte unique partout dans Londres. Les problèmes d'horaires et de couverture du réseau sont également réglementés. Il existe par conséquent à la fois des éléments de concurrence et de réglementation dans le système londonien.*

*L'attribution d'une franchise permet également aux autorités de spécifier des normes de service strictes.*

*La performance des opérateurs est évaluée sur une base mensuelle. Les taux de changement de personnel, les incidents mécaniques, les volumes de passagers et leur satisfaction sont également contrôlés. Les opérateurs qui ne répondent pas aux normes peuvent perdre leur franchise avant la fin de la convention de cinq années.*

*Il y a actuellement 20 opérateurs différents faisant fonctionner les services de bus londoniens. L'usage du bus a augmenté de 38% depuis 2002 et les bus londoniens transportent à présent cinq millions de passagers chaque jour. Les volumes sont à leurs niveaux les plus élevés depuis 1969, et de nombreuses lignes de « bus de nuit » supplémentaires ont été introduites, circulant 24 heures sur 24.*

*Outre les billets uniques, l'utilisation des bus à Londres bénéficie également de dispositions généreuses à travers le système de « Travelcard » valable dans tout Londres. Effectivement, quiconque disposant d'une Travelcard pour n'importe laquelle*

<sup>6</sup> PE A-0365/2001

## >1 Manifeste du CCRE : "Vers une mobilité durable dans les villes et communes européennes"

> Etude de cas n°5 : Le transport par bus de Stockholm, et des incitants pour des véhicules non polluants

*des six zones est autorisé à voyager gratuitement en bus dans toutes les autres zones.*

### LE RESTE DU ROYAUME-UNI

*La démarche à Londres (et également en Irlande du Nord) contraste avec le système en vigueur dans le reste du pays, qui est totalement ouvert à la concurrence: plusieurs opérateurs peuvent se concurrencer pour attirer les clients sur la même ligne. Le « Transport Act » de 1985 du Royaume-Uni stipule que tous les services de bus qui ne sont pas assurés par des opérateurs commerciaux mais jugés nécessaires d'un point de vue social, seront soumis à appel d'offres dans le cadre d'une procédure concurrentielle. Le réseau de bus du Royaume-Uni est par conséquent, à l'heure actuelle, géré dans la grande majorité des cas par des opérateurs du secteur privé, ou dans quelques cas, par des compagnies de bus municipales opérant à des conditions de marché sur pied d'égalité avec le secteur privé, et ne recevant pas de subventions.*

*La déréglementation en dehors de Londres a connu un succès mitigé. Dans certaines zones, telles que Manchester, un grand nombre d'opérateurs de bus sont dans un premier temps entrés en concurrence pour attirer les clients, et les tarifs ont baissé. Dans certains centres urbains, il existe encore une certaine concurrence, mais on tend plutôt vers la consolidation des marchés locaux jusqu'à des quasi-monopoles. Hors des grands centres urbains, il existe de nombreux exemples de couverture inadéquate du réseau, de coûts liés aux appels d'offres à la hausse, de mauvaise coordination entre les horaires, d'augmentation des tarifs, de manque de conducteurs, et de faibles normes de service, indiquant que la déréglementation totale n'a pas bien servi le public en comparaison avec le modèle de franchise londonien.*

### CONCLUSION

*Le système de franchise s'est avéré assez réussi dans la capitale, même si relativement cher à gérer pour les pouvoirs publics. L'élément de réglementation assure le maintien de normes de service minimales et garantit que*

*des services fréquents et efficaces sont disponibles pour tous les passagers tout au long de la journée. L'élément de concurrence, introduit une fois tous les cinq ans, fait en sorte que les opérateurs doivent innover et être performants pour conserver leur activité.*

*Etude de cas proposée par le Local Government International Bureau [www.lgib.gov.uk](http://www.lgib.gov.uk)*

## Etude de cas n°5

### LE TRANSPORT PAR BUS DE STOCKHOLM, ET DES INCITANTS POUR DES VÉHICULES NON POLLUANTS

*La Suède expérimente, depuis la fin des années quatre-vingt, une libéralisation de son système de transport public local et régional. Les collectivités locales ont toutefois conservé le droit de choisir soit de sous-traiter les services, soit de les gérer « en régie » (« concurrence réglementée » ou administration directe). La plupart des collectivités locales ont choisi de sous-traiter leurs services, par une procédure d'appel d'offres dans laquelle les collectivités imposent leurs obligations de service public, y compris des critères de durabilité. C'est le cas à Stockholm. Des critères de service sévères dans la procédure d'appel d'offres ont permis à l'autorité de transport locale de se rapprocher de son objectif: une flotte de bus qui utilise 100% de combustibles renouvelables. Aujourd'hui, près de 16% des bus de Stockholm circulent à l'aide de combustibles renouvelables (253 à l'éthanol, 21 au biocarburant, 3 à l'hydrogène/pile à combustible), et d'ici la fin de 2006, l'autorité de transport espère avoir atteint 25%, en augmentant le nombre de bus roulant à l'éthanol et au*



*biocarburant. En conséquence, les émissions de CO2 et de particules nocives ont diminué de manière drastique. L'autorité de transport de Stockholm participe également à un projet de mise en place d'un consortium international d'acheteurs d'autobus pour les bus roulant à l'éthanol.*

*Par ailleurs, la ville de Stockholm encourage l'utilisation de véhicules non polluants (biocarburant, éthanol ou électriques/hybrides électriques). Afin d'encourager leur utilisation aussi parmi les compagnies privées, Stockholm mène des campagnes de sensibilisation et a créé un réseau de conducteurs non-polluants. En outre, divers incitants sont offerts pour les véhicules non polluants: parking résidentiel gratuit, accès gratuit dans la zone avec taxe d'embouteillage<sup>7</sup>, une disposition dans les marchés publics selon laquelle 25% des services de transport vers la ville devraient être non polluants d'ici 2006. Grâce au projet Trendsetter<sup>8</sup>, il a également été possible de subventionner près de 300 véhicules et 4 stations-service avec pompes au biocarburant. Aujourd'hui, près de 3000 véhicules propres circulent dans les rues de Stockholm, il existe 18 stations-service avec pompes à éthanol et 8 stations-service avec pompes au biocarburant.*

*Un autre élément intéressant est que tout le trafic ferroviaire circule à l'électricité produite à partir de sources renouvelables (eau et vent).*

*Etude de cas proposée par la Stockholm Public Transport Authority et par la ville de Stockholm*



<sup>7</sup> la tarification du trafic pourrait être introduite à Stockholm si la période d'essai (2005) et le référendum (2006) réussissent

<sup>8</sup> [www.trendsetter-europe.org](http://www.trendsetter-europe.org)

### DOMAINE 6 : INSTRUMENTS ÉCONOMIQUES

Nous pensons que les instruments économiques - les éco-taxes, les taxes sur l'énergie, les taxes sur le CO2, les taxes d'embouteillage - peuvent jouer un rôle très important afin de promouvoir un transfert modal de l'utilisation de la voiture particulière à l'utilisation accrue des transports publics. Les transports publics et les modes alternatifs à l'usage de la voiture individuelle sont moins attractifs, car la voiture est jugée plus pratique - ou est en effet plus pratique - dans certains cas. Les usagers ne sont pas forcés de prendre en compte les coûts sociaux et environnementaux liés à l'usage de leur voiture. Au lieu de cela, ces coûts sont actuellement supportés par la société dans son ensemble. Certaines villes ont donc introduit des péages urbains ou d'autres mesures économiques afin de rendre les alternatives à la voiture plus compétitives. Au Danemark, par exemple, des taxes d'enregistrement de voiture élevées ont fait baisser le nombre de propriétaires de voitures<sup>9</sup>.

Le CCRE a exprimé son point de vue sur la directive « eurovignette »<sup>10</sup>, qui vise à régir les péages pour les camions. Nous pensons que les péages doivent être fixés à un taux qui non seulement permette l'entretien des infrastructures routières, mais permette également de couvrir les coûts plus larges provoqués par l'utilisation des routes (sol, air, eau, bruit, etc.).

Une approche qui comprendrait l'ensemble des « coûts sociaux marginaux » des transports (et notamment les coûts environnementaux et de congestion) augmenterait de manière significative l'efficacité et la durabilité du système de transport, comme l'a suggéré le Livre blanc de la Commission sur la tarification des infrastructures, paru en 1998 (COM(1998)466), et le Livre blanc sur la politique européenne des transports, publié en 2001.

Il faudrait clarifier que cette disposition autorise les Etats membres à utiliser ces revenus pour le développement de formes de transport plus durables, en ligne avec le Livre blanc sur la politique européenne des transports. En outre, nous regrettons que la proposition « Eurovignette » ne se base pas sur les coûts externes de la congestion et les impacts sur l'environnement pour fixer les péages. Nous demandons instamment à la

<sup>9</sup> La taxe d'enregistrement est très élevée sur les nouvelles voitures (la taxe est de 105% pour les premiers 7.600 euros et de 180% au-dessus, en plus de la TVA de 25%). En 2001, selon l'OCDE, le nombre de voitures par 1000 habitants était de 346 au Danemark, comparé à 475 en France et 532 en Allemagne (alors que le PIB par habitant est plus élevé au Danemark que dans ces deux pays)

<sup>10</sup> voir la prise de position du CCRE sous [http://www.ccre.org/prises\\_de\\_positions\\_detail.htm?ID=25](http://www.ccre.org/prises_de_positions_detail.htm?ID=25)

## >1 Manifeste du CCRE: "Vers une mobilité durable dans les villes et communes européennes"

> Etude de cas n°6 : Taxe d'embouteillage à Londres > Domaine 7 : Aménagement urbain et développement spatial

Commission et aux Etats membres d'approfondir leur réflexion sur l'idée d'internalisation généralisée des coûts sociaux et environnementaux liés à l'usage de la voiture individuelle et d'en tenir compte lors de l'élaboration des politiques de transport.

Afin d'augmenter l'acceptation de la tarification routière à la fois par les automobilistes et les politiques, les revenus obtenus par les péages urbains devraient, dans un avenir proche, être dépensés dans le secteur des transports uniquement, et non utilisés comme taxe « cachée » pour financer d'autres priorités du gouvernement.

Nous notons également qu'étant donné les récents progrès intervenus dans les technologies de positionnement par satellite (telles que le GPS), certains Etats membres explorent la possibilité d'instaurer une taxe « universelle » qui couvrirait tous les véhicules sur toutes les routes. Même si cette possibilité ne sera sans doute pas applicable avant plusieurs années, nous encourageons la Commission et les collectivités locales dans toute l'Union à commencer à envisager la faisabilité d'une telle approche, et les bénéfices qu'elle pourrait apporter au niveau de la gestion de la demande et des objectifs de transport durable à atteindre.

### Etude de cas n°6

#### TAXE D'EMBOUTEILLAGE À LONDRES

*L'utilisation des bus a augmenté de 38% depuis 2002. On estime que près de la moitié de l'augmentation de l'utilisation des bus à Londres est due à la taxe d'embouteillage (actuellement près de €8 par voiture par jour). Les revenus de la tarification sont partiellement investis dans de nouveaux bus et de nouvelles infrastructures. Depuis l'introduction de la tarification en février 2003, la congestion a diminué de 30% et le volume de trafic de 15%. Il n'y a également pas de preuve de l'augmentation des embouteillages en dehors de la zone, à l'exception de quelques cas isolés. Les temps de déplacement en bus dans le centre de Londres ont diminué de 15% et on a également observé un léger transfert de l'utilisation de la voiture vers l'utilisation du métro.*

*Il y a également eu des bénéfices environnementaux significatifs imputés à la tarification. On estime que les changements au niveau du trafic imputés au système de tarification ont entraîné une diminution de 19% des émissions de CO2 liées au trafic, et une diminution de 12% des émissions de NOx et de particules fines<sup>11</sup>.*

*Etude de cas proposée par le Local Government International Bureau [www.lgib.gov.uk](http://www.lgib.gov.uk)*

#### DOMAINE 7 : AMÉNAGEMENT URBAIN ET DÉVELOPPEMENT SPATIAL

L'aménagement urbain joue un rôle fondamental dans la mobilité urbaine. L'intégration des politiques d'aménagement du territoire et des transports est donc très importante.

Le CCRE et ses associations membres formulent les recommandations suivantes à l'égard des collectivités locales et régionales. Premièrement, la relation entre l'urbanisme et la mobilité: lors de la conception et de la mise en œuvre de plans d'aménagement, les planificateurs doivent porter une attention particulière aux besoins des citoyens en matière de mobilité, en ayant conscience des effets négatifs éventuels de l'urbanisme sur la mobilité urbaine. Deuxièmement, un urbanisme efficace doit se baser sur une approche globale intégrant toute la zone et ses résidents. Les méthodes de planification doivent prendre en compte des problèmes allant de l'exclusion sociale et de la répartition des activités économiques, à la situation de quartiers résidentiels et culturels. Le but ultime serait de développer des « stratégies de mobilité » globales, qui portent non seulement sur les transports, mais également sur les dimensions culturelles, économiques et sociales.



<sup>11</sup> "Congestion charging Central London. Impact Monitoring" deuxième rapport annuel par Transport for London, avril 2004

## Etude de cas n°7

### AMÉNAGEMENT URBAIN ET RÉPARTITION PAR MODE DE TRANSPORT À COPENHAGUE

La capitale du Danemark connaît une bonne répartition modale des transports. La ville a su contenir le trafic automobile depuis de nombreuses années. Cette réussite a pour origine une urbanisation contrôlée "en doigts de gant" de la région urbaine de Copenhague, autour d'infrastructures ferrées lourdes. Depuis plus de 50 ans, une planification forte et orientée vers une concentration de l'habitat et des activités le long des infrastructures de transport public a été privilégiée. Soutenue par une politique nationale de taxe élevée sur l'achat de voiture, elle s'est également traduite par un encouragement fort du vélo dans l'ensemble de la région urbaine de Copenhague (2 millions d'habitants dont 500.000 à Copenhague même).

Ainsi, la fréquentation du réseau de trains urbains et régionaux a pu progresser de plus de 50 % entre 1970 et le milieu des années 90. Les déplacements en vélo en direction et en provenance du centre-ville ont eux augmenté de plus de 60 %.

Au fil du temps, cependant, une certaine forme de dispersion est intervenue. D'une part, depuis les années 60, il n'a plus été possible au Conseil du Grand Copenhague de freiner le développement des communes situées entre les "doigts" du gant, du fait de la demande d'habitat individuel. D'autre part, depuis les années 70, les emplois ont quitté progressivement la ville de Copenhague. Résultat, durant cette dernière période, le nombre de véhicules immatriculés dans l'ensemble de la région (en dehors de Copenhague) augmentait de 40 % alors que la motorisation des ménages diminuait de 20 % à Copenhague même. Cependant, le trafic automobile est resté stable dans la région jusqu'en 1996. Le réseau d'autobus a vu sa fréquentation baisser de plus de 10 % dans l'ensemble de la région. En revanche, les lignes de trains ont continué à

accroître leur trafic sous l'effet conjugué d'extensions de réseau et d'accroissement des fréquences, pour se stabiliser vers le milieu des années 90.

...LE TRAFIC AUTOMOBILE AUGMENTE FINALEMENT...

Depuis lors, phénomène nouveau, le trafic automobile augmente à Copenhague (+5 % de 1996 à 1998) sous l'effet simultané de l'urbanisation plus dispersée aux alentours de la capitale et d'une croissance économique importante. La ville a développé le projet Orestad, qui permettra à la ville de Copenhague et la région urbaine de bénéficier, à l'échéance 2007-2009, d'un métro entièrement automatique (3 lignes radiales) et d'une nouvelle ligne de chemin de fer semi-circulaire reliant les radiales ferrées (toujours les doigts du gant!). Une deuxième autoroute aboutissant à l'aéroport est également prévue, mais, globalement, le projet offrira la possibilité d'orienter principalement les déplacements supplémentaires vers le transport public.

Pour contenir la poussée automobile, l'outil "stationnement" sera également utilisé. Le stationnement est déjà payant depuis quelques années. De nouveaux parcs seront construits, mais le stationnement sur voirie sera diminué en parallèle.

Malgré cette récente augmentation du trafic automobile, la répartition modale de la ville de Copenhague reste très favorable aux modes écomobiles. Sur les trajets domicile-travail, elle est de 31 % pour les transports publics, de 30 % pour la voiture et de 33 % pour le vélo, la marche à pied ne représentant que 6 % environ<sup>12</sup>.

Etude de cas proposée par le GART (Groupement des autorités responsables de transport) [www.gart.org](http://www.gart.org)

<sup>12</sup> Chiffres de 1998 ayant peu variés depuis lors. Sources: Traffic and environment plan for Copenhagen, municipalité de Copenhague; ville de Copenhague, département de la construction