

EMTA
EUROPEAN METROPOLITAN TRANSPORT AUTHORITIES

**POSITION DE L'ASSOCIATION DES AUTORITES RESPONSABLES
DES TRANSPORTS DES METROPOLES EUROPEENNES (EMTA) SUR
LE «LIVRE BLANC» DE LA COMMISSION EUROPEENNE SUR LA
POLITIQUE EUROPEENNE DES TRANSPORTS DU FUTUR**

(Décembre 2001)

Introduction

L'association des autorités responsables des transports des métropoles européennes (EMTA) réunit 26 autorités publiques s'occupant des réseaux de transport public dans les plus grandes villes européennes. Ces autorités planifient, coordonnent, financent et développent constamment la qualité des systèmes de transport public qu'utilisent plus de 70 millions de citoyens européens.

Les membres de l'EMTA ont accueilli la publication en septembre dernier par la Commission Européenne du Livre Blanc sur la politique européenne des transports pour 2010, car ils sont d'accord sur le fait qu'il y a un besoin urgent de modifier les caractéristiques actuelles de la mobilité en Europe. Cependant, ils voudraient insister, d'une part, sur le fait que le Livre Blanc manque d'ambitions concernant la mobilité dans les zones urbaines, où vit plus de 3/4 de la population européenne, et d'autre part, sur le fait que les institutions européennes devraient agir rapidement pour mettre en œuvre les mesures nécessaires pour favoriser une mobilité soutenable. La probabilité que les objectifs ne soient pas tenus est suffisamment forte pour justifier un fort engagement des autorités européennes (Commission, mais aussi Parlement et Conseil des Ministres) afin de mettre en œuvre rapidement les mesures proposées.

Principaux commentaires

Les autorités de l'EMTA partagent l'analyse du Livre Blanc sur la situation actuelle : trop de morts sur les routes (41 000 chaque année dans l'Union Européenne), trop d'encombrements étouffant les zones urbaines, des temps de transport trop longs affectant principalement les personnes les plus démunies, trop de nuisances à la qualité de vie (bruit, dégradation des espaces urbains, stress), trop d'atteintes à l'environnement, une qualité des systèmes de transport public trop faible. Et, si rien n'est fait rapidement pour inverser ces tendances, le pire est à venir, puisque l'évolution actuelle consiste encore en une hausse de l'utilisation de la voiture privée, spécialement dans les zones urbaines.

Etant donné cette tendance, l'objectif fixé par le Livre Blanc de ramener les parts de marché de chaque mode de transport en 2010 au même niveau qu'en 1998 semble assez ambitieux, et signifie que des mesures devront être adoptées rapidement afin de modifier les comportements.

Les autorités des transports de l'EMTA pensent que chaque niveau d'autorité publique a un rôle à jouer pour atteindre une mobilité soutenable, et l'Union Européenne en premier lieu. Les autorités des transports publics attendent en effet de l'Union Européenne :

- **Tout d'abord une définition précise des objectifs, qui devraient être ambitieux**
L'Europe doit montrer au monde qu'il existe un moyen d'allier dynamisme économique, justice sociale, qualité de vie et protection de l'environnement.

- **Une plus grande implication de l'Union Européenne dans la mise en œuvre d'une mobilité urbaine soutenable**

Les autorités des transports publics des métropoles européennes regrettent qu'il ne soit pas donné au transport urbain une considération suffisante dans le Livre Blanc, ce qu'illustre le fait que seules 4 pages sur les 123 du Livre Blanc lui soient consacrées. Même si la Commission a raison d'invoquer le principe de subsidiarité et de dire que la responsabilité du transport urbain concerne principalement les autorités nationales et locales, le fait que 75 % de la population européenne vive maintenant dans des zones urbaines devrait mettre la mobilité urbaine au cœur des politiques européennes de transport. L'Europe devrait laisser aux autorités locales la liberté d'organiser leurs systèmes de transport comme elles le souhaitent, à condition que cette organisation respecte les principes généraux mis en place au niveau européen.

D'une façon générale, les autorités de l'EMTA regrettent que les problèmes du transport urbain ne reçoivent pas souvent autant d'attention et d'argent que les projets d'amélioration des déplacements à longue distance (trains à grande vitesse, nouveaux équipements aéroportuaires). Pour prendre un exemple, tout le monde en Europe a entendu parler du succès du TGV français, mais qui sait que les services grande vitesse représentent moins de 10 % de la clientèle totale de la SNCF (société ferroviaire française), alors que les réseaux ferroviaires régionaux de l'agglomération de Paris représentent pour leur part près de 60 % des passagers SNCF. Est-il normal que ces passagers ne reçoivent pas la même attention et la même qualité de service pour leurs voyages quotidiens que lorsqu'ils partent en vacances sur la Côte d'Azur une fois par an ?

Toutes les politiques développées par l'Union Européenne afin de mettre en œuvre une mobilité soutenable échoueront si les caractéristiques de la mobilité ne s'améliorent pas dans les zones urbaines en premier lieu. Les engagements de l'Europe concernant la réduction des gaz à effet de serre échoueront, le souhait de réduire le nombre de personnes tuées dans des accidents échouera, la promesse de réduire les encombrements et leur impact économique échouera si l'utilisation des voitures particulières n'est pas réduite sensiblement dans les villes et les zones métropolitaines.

Même si la Commission Européenne ne peut pas remplacer les autorités locales, elle peut fixer des objectifs généraux. Le Livre Blanc aurait dû afficher des objectifs de réduction de l'utilisation des voitures individuelles dans les villes européennes. L'Union Européenne peut aussi informer davantage les autorités locales de la nécessité d'inverser les tendances actuelles. Il est encore trop souvent considéré comme audacieux et politiquement dangereux pour les autorités locales d'essayer de réduire le trafic automobile sur leurs territoires. Les élus qui veulent agir dans cette direction se sentent trop souvent isolés et critiqués par les différents groupes de pression opposés à la réduction du trafic automobile, alors que ce devrait être le contraire. Ce devrait être que les élus locaux qui n'agissent pas rapidement afin d'améliorer la mobilité locale, qui devraient être critiqués et avoir honte. L'Europe devrait faire beaucoup plus dans ce sens.

- **Une contribution constante et importante pour la recherche et le développement de nouveaux systèmes de transport**

L'Union Européenne investit déjà des sommes importantes dans des programmes de recherche consacrée au transport. Cet effort doit être poursuivi et ses résultats doivent être diffusés largement.

L'Union Européenne devrait également consacrer plus de ressources au financement de nouveaux systèmes de transport dans les villes européennes, afin d'accélérer certains projets qui butent souvent sur des difficultés financières. Les subventions européennes concernent actuellement presque exclusivement des projets transfrontaliers, qui sont très utiles pour le développement des communications entre les pays européens, mais parfois éloignés des problèmes quotidiens des citoyens européens. Rien n'empêche l'Union Européenne de consacrer plus d'argent aux projets de transport urbain, comme le font déjà la plupart des Etats Européens par le biais des subventions versées aux autorités locales. Certains diront peut-être que le budget européen n'est pas assez important pour une telle politique. Mais est-il tolérable que l'Union Européenne consacre encore la moitié de ses dépenses à l'agriculture, et si peu pour les citoyens ?

- **Une harmonisation rapide:**

- de la taxation des carburants, avec des incitations fortes pour l'utilisation de sources alternatives,

- des standards techniques des systèmes de transport public, afin de fixer des niveaux minimum de qualité de service (par exemple en termes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite) et de sécurité, et aussi afin de réduire leurs coûts de production (par exemple concernant les systèmes de tramway),

- les règles concernant l'utilisation de la voiture privée (alcool et excès de vitesse qui pourraient être encore réduits par les pays et villes souhaitant le faire, fréquence et objectifs des contrôles, montants minimum des contraventions et des pénalités).

- **La définition et la mise en œuvre au niveau européen de recommandations pour une tarification plus équitable des infrastructures entre les différents modes de transport.**

Les règles européennes pourraient préciser que l'argent collecté devrait être consacré au développement des systèmes de transport public.

- **La définition de règles strictes concernant la nécessaire coordination entre l'utilisation du sol et les politiques de transport.**

Le concept européen d'urbanité repose sur des villes d'une certaine densité qui sont bien desservies par les systèmes de transport public. Les tentatives de contrôle et d'évolution des caractéristiques de la mobilité urbaine ne parviendront à rien s'il est encore possible de développer de nouvelles zones urbaines sans transport en commun efficace.

La préservation des zones rurales de l'urbanisation non contrôlée devrait aller de pair avec une meilleure coordination entre planification urbaine et des transports dans les zones construites.

Conclusion

En conclusion, les autorités des transports des métropoles européennes voudraient insister sur le fait que le Livre Blanc n'apporte pas réponse satisfaisante aux problèmes du transport urbain et peut seulement être considéré comme une première étape, une sorte de présentation générale du contexte des problématiques de transport. Les autorités de l'EMTA pensent par conséquent que la Commission Européenne devrait aller plus loin et préparer un nouveau Livre Blanc - ou Livre Vert - spécifique aux problèmes du transport urbain, qui devrait être à la fois plus ambitieux dans ses objectifs et plus contraignant dans sa concrétisation. Le principe de subsidiarité signifie qu'une autorité agit simplement si les niveaux inférieurs ne peuvent pas agir, ou pas assez bien. C'est pourquoi il sera possible de dire que l'Union Européenne se sera montrée coupable de ne pas respecter ce principe si elle n'agit pas rapidement afin d'améliorer la mobilité urbaine, c'est à dire la mobilité quotidienne des citoyens européens.