

Collection

Working
paper

Que fait l'Europe en faveur de la mobilité durable ? (1)

L'affirmation de la mobilité durable comme
problématique européenne

Par Camille Kelbel, Alexandre Mahieu, Céline
Brandeleer et Laura Buffet

Mai 2010

Le Think tank européen *Pour la Solidarité* (asbl) – association au service de la cohésion sociale et d'un modèle économique européen solidaire – travaille à la promotion de la solidarité, des valeurs éthiques et démocratiques sous toutes leurs formes et à lier des alliances durables entre les représentants européens des cinq familles d'acteurs socio-économiques.

À travers des projets concrets, il s'agit de mettre en relation les chercheurs universitaires et les mouvements associatifs avec les pouvoirs publics, les entreprises et les acteurs sociaux afin de relever les nombreux défis émergents et contribuer à la construction d'une Europe solidaire et porteuse de cohésion sociale.

Parmi ses activités actuelles, *Pour la Solidarité* initie et assure le suivi d'une série de projets européens et belges ; développe des réseaux de compétence, suscite et assure la réalisation et la diffusion d'études socioéconomiques ; la création d'observatoires ; l'organisation de colloques, de séminaires et de rencontres thématiques ; l'élaboration de recommandations auprès des décideurs économiques, sociaux et politiques.

Pour la Solidarité organise ses activités autour de différents pôles de recherche, d'études et d'actions : la citoyenneté et la démocratie participative, le développement durable et territorial et la cohésion sociale et économique, notamment l'économie sociale.



Think tank européen **Pour la Solidarité**

Rue Coenraets, 66 à 1060 Bruxelles

Tél. : +32.2.535.06.63

Fax : +32.2.539.13.04

info@pourolsolidarite.be

www.pourolsolidarite.be

Les cahiers de la Solidarité

Collection dirigée par Denis Stokkink

- *Responsabilité sociétale des entreprises. La spécificité des sociétés mutuelles dans un contexte européen*, Les Cahiers de la Solidarité n°23, série responsabilité sociétale des entreprises et diversité, 2010
- *Concilier la vie au travail et hors travail*, Cahier de la Solidarité hors-série, 2010.
- *Faut-il payer pour le non-marchand ? Analyse, enjeux et perspectives*, Série Cohésion sociale et économie sociale, n°22, 2009.
- *Mobilité durable. Enjeux et pratiques en Europe*, Série développement durable et territorial, n°21, 2009
- Tiphaine Delhommeau, *Alimentation : circuits courts, circuits de proximité*, Série développement durable et territorial, n° 20, 2009.
- Charlotte Creiser, *L'économie sociale, actrice de la lutte contre la précarité énergétique*, Série développement durable et territorial, n° 19, 2009.
- *Europe et risques climatiques*, participation de la Fondation MAIF à la recherche dans ce domaine, série Développement durable et territorial, n° 18, 2009.
- Thomas Bouvier, *Construire des villes européennes durables*, tomes I et II, Série développement durable et territorial, n° 16 et 17, 2009.
- *Europe, énergie et économie sociale*, Série développement durable et territorial, n° 15, 2008.
- *Décrochage scolaire, comprendre pour agir*, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 14, 2007.
- Séverine Karko, *Femmes et Villes : que fait l'Europe ? Bilan et perspectives*, Série Développement durable et territorial et politique de la ville, n°12(n°13 en version néerlandaise), 2007.
- Sophie Heine, *Modèle social européen, de l'équilibre aux déséquilibres*, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 11, 2007.
- *La diversité dans tous ses états*, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 10, 2007.
- Francesca Petrella et Julien Harquel, *Libéralisation des services et du secteur associatif*, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 9, 2007.
- Annick Decourt et Fanny Gleize, *Démocratie participative en Europe. Guide de bonnes pratiques*, Série Citoyenneté et démocratie participative, n° 8, 2006.
- Éric Vidot, *La reprise d'entreprises en coopératives : une solution aux problèmes de mutations industrielles ?* Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 7, 2006.
- Anne Plasman, *Indicateurs de richesse sociale en Région bruxelloise*, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 6, 2006.
- Sarah Van Doosselaere, *Démocratie participative, dialogues civil et social dans le cadre du modèle social européen. Une description générale des concepts*, Série Citoyenneté et démocratie participative, n° 5, 2004.
- Anne Plasman, *Calcul des indicateurs de richesse économique et de solidarité en Belgique*, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 4, 2004.
- *Entreprenariat collectif et création d'entreprises dans un cadre d'économie sociale*, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 3, 2004.
- *Relevé, analyse, évaluation et recommandations en matière d'expériences innovantes de partenariats entre entreprises privées, syndicats et/ou ONG dans la lutte contre les*

discriminations et en matière d'intégration des populations immigrées, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 2, 2004.

- Anne Plasman, Dimitri Verdonck, *La Politique de cohabitation-intégration à Bruxelles*, Série Citoyenneté et démocratie participative, n° 1, 2004.

Introduction

« Le secteur [des transports] produit un quart des émissions de l'Union européenne et elles augmentent parce que la mobilité augmente ! [...] nous prévoyons d'ici à 2020 une augmentation de 34 % pour le transport de passagers et de 27 % pour le fret. Il y a deux solutions : soit le malthusianisme, qui implique de réduire la mobilité, ce qui n'est pas une bonne idée, la mobilité étant un élément majeur de civilisation. Soit rendre cette mobilité durable. C'est la voie que l'Union a choisie. »¹

Jacques Barrot, ancien Commissaire européen aux Transports (novembre 2004–avril 2008).

Au niveau de l'Union européenne, le secteur des transports constitue le plus gros consommateur final d'énergie (30%). Énergivores, les déplacements sont aussi responsables d'une large part des émissions de gaz à effet de serre. L'augmentation de la quantité de CO₂ libérée agit comme amplificateur des conséquences climatiques dues à l'effet de serre. Or, parmi les différents modes de transport, le transport routier est largement responsable des problèmes écologiques, générant à lui seul, près de 84% du CO₂ émis par le secteur dans son ensemble. Les autres modes de transport (aérien, ferroviaire, maritime et fluvial) ne sont pas pour autant exclus de toute attention européenne.

Politique énergétique et politique des transports se placent ainsi au cœur des préoccupations européennes visant à rendre la mobilité plus durable. La recherche de solutions alternatives est, en effet, devenue un impératif dans un souci de préservation des ressources naturelles non renouvelables et qui plus est quasi-absentes de la surface du vieux continent, engendrant ainsi sa dépendance énergétique vis-à-vis du reste du monde. Par ailleurs, la mobilité au sens de libre circulation des biens et des personnes, synonyme de suppression des obstacles aux frontières, constitue un impératif fondateur du marché commun européen. La mobilité durable européenne ne peut dès lors pas se réduire à la politique des transports de l'UE. Il s'agira de l'envisager de manière intégrée, comme point de rencontre de plusieurs domaines et de se demander dans chacun d'entre eux, comment fait-on « avancer » l'Europe.

Ce premier working paper sur l'action de l'Union européenne en matière de mobilité durable s'attache à étudier le contexte politique et institutionnel de cette problématique et à relever les documents communautaires importants qui y sont liés.

¹ Cité par MAJERCZAK Julie, QUATREMER Jean, *L'Union européenne a choisi la voie de la mobilité durable*, Libération, 5 avril 2008. www.liberation.fr/economie/010178051-l-union-europeenne-a-choisi-la-voie-de-la-mobilite-durable

I. Le contexte

La politique européenne des transports jingle désormais avec deux objectifs principaux. Tout d'abord, depuis les débuts de la construction européenne et à l'aune des traités successifs, elle a été un moyen central de réalisation du marché intérieur. Depuis 1958 et l'entrée en vigueur du Traité de Rome, la politique de transport a mis l'accent sur la suppression des barrières entre les États membres afin de faciliter la libre circulation des biens et des personnes. La mobilité en tant que libre circulation des biens et des personnes est donc symbole d'unification européenne et s'inscrit au cœur des quatre libertés fondamentales de l'Union (libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux). Pourtant, indépendamment de cet objectif qui lui était initialement assigné et qui est aujourd'hui réalisé dans une large mesure, l'Union européenne (UE) a maintenant pour but de mettre en place un système de mobilité durable, *i.e.* une organisation des transports qui optimise la consommation d'énergie, ainsi que les temps, les parcours et les conditions des déplacements. Il est donc désormais extrêmement urgent de recourir à des moyens de transport durables, garantissant non seulement cette libre circulation, mais permettant en outre de maîtriser les conséquences environnementales et climatiques du trafic. Le modèle du « tout voiture » et du « tout camion » ne répondant pas aux exigences du développement durable, il faut donc offrir des alternatives crédibles.

Afin de fournir une contribution substantielle à la réalisation des objectifs de Kyoto, la Commission européenne s'est essentiellement fixée des objectifs en matière de moyenne des émissions de l'ensemble des voitures neuves vendues dans l'Union européenne grâce à la conclusion d'accords avec les principaux constructeurs automobiles. Pourtant, si les véhicules consomment moins et polluent moins, la responsabilité du secteur des transports en matière de dégradation de l'environnement n'en reste pas moins notable ; la diminution des consommations et émissions unitaires des véhicules se trouve, en effet, en grande partie compensée par la croissance continue du trafic routier.

Deux pistes de réponses européennes ont été développées simultanément, témoins d'une valeur-ajoutée de l'UE en matière de mobilité durable. En premier lieu, il s'est agi d'améliorer et d'optimiser les réseaux de transports existants, une optimisation vue comme un préalable pour des territoires se voulant durables. C'est pourquoi un programme d'amélioration des infrastructures devrait permettre une meilleure offre sans impacts nouveaux négatifs sur les territoires. Pour le réseau ferroviaire, la priorité a clairement été donnée au réseau classique. Les projets de lignes à grande vitesse (LGV), intégrés dans les réseaux de Réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) et mis en relation avec les dessertes locales (TER ou opérateurs ferroviaires de proximité pour les marchandises) font figure d'exemples en matière d'interconnexions à grande échelle et d'intermodalité, c'est-à-

dire permettant des transferts rapides et efficaces entre les différents modes. Surtout, seconde orientation décisive, l'UE veut orienter écologiquement le transport des biens et des personnes par une internalisation des coûts environnementaux et sociaux. Les comparaisons lors du choix du mode de transport, *a fortiori* pour les marchandises, doivent être basées sur le coût global des prestations, c'est-à-dire incluant les coûts pour l'environnement et la société. Établir et afficher ces coûts doit permettre aux acteurs de choisir en connaissance de cause et d'assumer leur contribution aux coûts d'investissement et de fonctionnement des infrastructures, mais aussi en matière d'impacts environnementaux et sociétaux. La directive européenne Eurovignette est un premier dispositif qui permet de prendre en compte les frais d'infrastructures.

II. La mobilité durable s'inscrit dans les politiques européennes de développement durable

A. Les enjeux de la mobilité pour le développement durable en Europe

La problématique de la mobilité pose l'un des plus grands défis à toute politique de développement durable, étant donné ses impacts économiques, sociaux et environnementaux potentiels. Au niveau européen, les chiffres sont particulièrement éloquents et appellent une action coordonnée des États.

En Europe, l'augmentation de la circulation conduit à une congestion quasi-permanente dans les zones urbaines et entraîne en particulier une dégradation de l'environnement bâti. Son coût est estimé à quelque 100 milliards d'euros par an ; autrement dit la congestion due au trafic représente un manque à gagner pour l'économie des 27 de 1% du PIB de l'Union². Les activités de transport sont par ailleurs responsables de blessures graves et de décès lors d'accidents. Au sein de l'UE, environ 42 000 personnes sont tuées chaque année dans des accidents de la route. Une estimation des coûts directs des accidents de la route les établirait à 45 milliards d'euros par an. Si l'on prend en compte l'ensemble des coûts indirects (tels que les frais médicaux), ce chiffre s'élèverait même à 160 milliards d'euros³.

Autre volonté primordiale à laquelle répond le développement du transport durable : la limitation de la pollution. Les conséquences du transport sur l'environnement concernent :

² BARROT Jacques, Conférence sur le futur de la mobilité – IPC, Bruxelles, le 7 décembre 2004 – Communiqué de presse

RAPID : <http://europa.eu/rapid/pressReleases/Action.do?reference=SPEECH/04/521&format=HTML&aged=1&language=FR&&guiLanguage=fr>

³ *Les politiques européennes de transport durable*, Euractiv, 19 mai 2008.

www.euractiv.fr/energie/dossier/politique-europeenne-transport-durable-000054

> Les émissions de gaz à effet de serre, généralement considérées comme la cause principale du changement climatique. Avec la croissance du trafic, ces émissions se sont accrues de 22% pour la part imputable aux transports en Europe depuis 1990. Bien que l'on constate aujourd'hui une relative stabilisation, il est nécessaire de réduire encore nos émissions de CO₂, en particulier, pour le transport routier qui représente 72% du total des émissions de CO₂ générées par les transports.

> L'émission de composés qui tendent à réduire l'épaisseur de la couche d'ozone, laissant ainsi passer les rayons ultraviolets.

> La pollution atmosphérique locale et régionale, dont la moitié est due aux polluants (ozone, particules fines, dioxyde de soufre, dioxyde d'azote, monoxyde de carbone) rejetés par les activités humaines dont les transports pour une large part.

Les pollutions liées au transport, en particulier par la route, ont aussi des répercussions sur la santé via une dégradation de la qualité de l'air. Mais limiter ces émissions revient avant tout à limiter les consommations d'énergies fossiles. Les activités de transports utilisent, en effet, massivement les ressources pétrolières, autrement dit des sources d'énergie non renouvelables.

B. La stratégie de Göteborg en faveur du développement durable et la question de la mobilité

Dès 1997, le développement durable est devenu un objectif fondamental de l'UE au moment de son inscription dans le Traité d'Amsterdam, mais ce n'est qu'en 2001, au sommet de Göteborg, que d'une part, le principe de développement durable a été intégré au niveau communautaire et que d'autre part, a été lancée la première Stratégie communautaire pour le développement durable (SDD ou SDS pour *Sustainable Development Strategy*). L'objectif était alors de compléter et de consolider la Stratégie de Lisbonne en y ajoutant un volet consacré à l'environnement. La proposition de la Commission appelait à une nouvelle approche dans l'élaboration de toute politique, consistant à assurer une synergie entre les objectifs économiques, sociaux et les politiques de l'environnement. Dans cette optique, la Commission est désormais tenue de présenter une évaluation d'impact. La SDD a donc ajouté une troisième dimension, environnementale, à la Stratégie de Lisbonne de renouveau économique et social. En juin 2006, le Conseil européen a renouvelé ce programme de

manière relativement ambitieuse et globale en adoptant une SDD *pour l'Europe élargie*⁴. S'appuyant sur la stratégie de Göteborg et résultant d'un processus de révision enclenché dès 2004, cette nouvelle stratégie reconnaît la nécessité de modifier nos modes de consommation et de production

La SDD définit des objectifs spécifiques et des actions concrètes selon sept axes prioritaires :

1. Changement climatique et énergie propre ;
2. Transport durable ;
3. Consommation et production durable ;
4. Conservation et gestion des ressources naturelles ;
5. Santé publique ;
6. Inclusion sociale, démographie et migration ;
7. La pauvreté mondiale et les défis du développement durable.

Deuxième axe d'action, le transport se place au cœur de cette stratégie, tout en ayant des impacts sur la plupart des autres priorités. La problématique des carburants est liée *de facto* à la question de la conservation et la gestion des ressources naturelles et à celle de la consommation durable. Les émissions des véhicules, notamment routiers ont des impacts en termes de santé publique, ou, à long terme, de changement climatique. La question de l'accessibilité des transports est synonyme d'inclusion sociale, alors que la démographie des espaces urbains et ruraux, conjuguée aux migrations pendulaires sont une résultante de cette accessibilité aux systèmes de transport.

C. La prise en compte progressive des spécificités de la mobilité durable par l'Europe

> La diffusion de la mobilité durable et de ses enjeux dans les politiques européennes :

Dans le sillage de la CEE, le redressement économique d'après-guerre et la croissance démographique ont contribué à un accroissement considérable du trafic des marchandises et des voyageurs. Or, cette augmentation va concerner avant tout la route, d'autant plus que seront développées des liaisons autoroutières transnationales performantes. En raison de la non compatibilité des normes techniques et de sécurité d'un pays à l'autre, le trafic ferroviaire va largement rester en marge de cette progression, sa participation reculant de

⁴ Conseil de l'Union européenne, *Examen de la stratégie de l'UE en faveur du développement durable (SDD de l'UE) – Nouvelle stratégie*, DOC 10117/06, Bruxelles, 9 juin 2006, 29p. register.consilium.europa.eu/pdf/fr/06/st10/st10117.fr06.pdf

87% en 1965 à 50% en 1980⁵. Le Livre blanc de la Commission sur l'achèvement du marché intérieur de juin 1985 proposait des mesures de libéralisation et d'harmonisation des politiques de transport dans la Communauté. L'Acte Unique européen de 1986 entendait concrétiser le marché intérieur avant la fin 1992, impliquant une plus grande liberté de mouvement pour les personnes et marchandises. Mais parallèlement, une prise de conscience écologique va se développer face à l'évolution de moins en moins maîtrisée du transport routier.

Événement/publication	Analyse en matière de mobilité durable
2 déc.1992 Communication de la Commission sur le développement futur de la politique commune des transports. COM(92)0494	Etape fondamentale avec le passage d'une organisation sectorielle des divers modes de transport à une conception intégrée sur la base de la mobilité durable.
20 déc 1995 Livre vert de la Commission <i>Vers une tarification équitable et efficace dans les transports</i> , introduisant une politique de redevances sur les transports. COM(95)691	Procède à une analyse des externalités : coûts externes à 250 milliards d'euros dont 90% sont liés au trafic routier. Leur internalisation permettrait d'économiser de 28 à 78 milliards d'euros en réduisant les encombrements routiers et le nombre d'accidents ainsi que de diminuer les émissions de gaz carbonique d'environ 12% en moyenne.
23 juillet 1996 Décision du Parlement européen et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du Réseau transeuropéen de transport. (RTE-T) – 1692/96/CE	Contient des objectifs en lien avec la mobilité durable : assurer une mobilité des personnes et des biens, être interopérable, être économiquement viable, s'appuyer sur l'ensemble des modes de transport, ainsi qu'une priorité d'action portant sur l'intégration de la dimension environnementale dans le réseau.
15-16 juin 2001 Conseil européen de Göteborg.	Intégration de l'environnement dans les politiques communautaires et lancement de la SDD. « <i>Assurer des transports</i>

⁵ Département fédéral Suisse de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, *La NFLA ou comment la mobilité durable finit par s'imposer*, 6 juin 2007.
www.uvek.admin.ch/themen/verkehr/00653/00689/01329/index.html?lang=fr

	<i>écologiquement viables</i> » y figure comme un axe prioritaire.
12 sept 2001 Livre Blanc sur les transports de la Commission européenne. COM(2001)370	Définition d'une stratégie européenne visant à équilibrer les différents modes, améliorer la sécurité et harmoniser les législations nationales dans certains secteurs. La spécificité de la dimension urbaine n'est pas abordée.
11 janv 2006 Communication de la Commission sur une stratégie thématique pour l'environnement urbain. COM(2005)0718	Stratégie d'amélioration de la qualité de l'environnement urbain, prévoit des mesures d'orientation relatives à des plans de transports urbains durables des personnes et marchandises, basées sur les meilleures pratiques et les avis d'experts.
22 juin 2006 La Commission a adopté une révision à mi-parcours du Livre blanc sur les transports intitulée <i>Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent</i> . COM(2006)314	Créé plusieurs instruments pour accroître la mobilité des citoyens et renforcer la compétitivité de l'Europe tout en tentant de réduire la consommation énergétique et de limiter les impacts négatifs sur l'environnement.
28 juin 2006 Communication de la Commission La logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable. COM(2006)0336	Vise à améliorer l'efficacité du système de transport européen grâce à la logistique et promeut l'intermodalité comme moyen de rendre le transport de marchandises plus respectueux de l'environnement, plus sûr et énergétiquement plus efficace.
25 sept 2007 Livre Vert de la Commission européenne <i>Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine</i> . COM(2007)0551	Veut ouvrir et orienter le débat sur les enjeux de la mobilité urbaine durable. Lancement d'une consultation publique.
19 déc 2007 Proposition révisée de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie. COM(2007)0817	Propose la prise en compte par les autorités publiques des coûts d'exploitation liés à la consommation d'énergie, aux émissions de CO2 et aux émissions polluantes lors de leurs achats de véhicules de transport.
2 avril 2009 Rapport du Parlement européen sur un plan	Remplace le plan d'action de la Commission sur la mise en œuvre du Livre vert sur la

d'action sur la mobilité urbaine. 2008/2217(INI)	mobilité urbaine, en soulignant la nécessité d'accélérer la recherche et l'innovation européennes en matière de mobilité urbaine et l'incitation à la mobilité durable comme valeur ajoutée de l'Union.
---	---

Le Livre blanc sur les transports de la Commission européenne de 2001 intitulé *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*, a défini une stratégie européenne à partir de trois objectifs : sécurité de l'approvisionnement énergétique, innovation technologique et mobilité durable. Accompagnée d'un programme d'actions, la stratégie s'échelonnait jusqu'à 2010, mais sera revue par la Commission qui en a adopté une révision suite au Conseil européen de juin 2006. En 2007, les spécificités de la mobilité urbaine seront finalement mises en exergue dans le Livre vert *Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine* qui répertorie cinq grands enjeux : villes fluides, villes moins polluées, transports plus intelligents, transports plus accessibles, transports sûrs et sécurisants. A sa suite, a été lancée une consultation publique portant sur 25 points clés et qui a recueilli 450 réponses en provenance du secteur privé, associatif, des instituts de recherche et des pouvoirs publics nationaux et locaux.

« *Rendre les transports plus respectueux de l'environnement, réduire la congestion du trafic et sauver des vies sur les routes européennes figurent au premier rang des priorités de la Commission. Les systèmes de transport intelligents nous aideront à progresser vers la réalisation de ces objectifs. L'initiative prise aujourd'hui va donc favoriser en Europe une mobilité plus efficace, plus sûre et plus durable.* »⁶

Antonio Tajani, Vice-président de la Commission chargé des transports.

> En prolongement, la mobilité durable comme enjeu politique et institutionnel :

La mobilité durable pourrait bien devenir le fer de lance du Parlement européen. Suite à l'annonce par la Commission du report du plan d'action en la matière, qui avait déjà été repoussé une première fois de l'automne 2008 au printemps 2009, les députés européens ont en effet décidé de présenter un texte de substitution à ce plan.

⁶ Commission européenne, *Systèmes et services de transport intelligents : une initiative est lancée pour accélérer leur diffusion dans toute l'Europe*, Press Releases RAPID, IP/08/1979, Bruxelles, le 16 décembre 2008, 2 P. <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/08/1979&format=HTML&aged=0&language=FR&guiLanguage=en>

Le 25 septembre 2007, la Commission avait publié un Livre vert sur les transports urbains, intitulé *Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine*. Le 9 juillet 2008, le Parlement européen avait alors voté une résolution contributive à ce Livre vert (suite au rapport de Reinhard Rack du 12 juin 2008). Ces textes prônent une approche européenne globale pour permettre de faciliter les échanges d'expériences, d'articuler les instruments financiers, de favoriser l'interopérabilité des systèmes de transport, de développer et promouvoir les systèmes de transport intelligents (STI). Sur ce dernier point, qui consiste à appliquer les technologies d'information et de communication aux différents modes de transport, un plan d'action a été lancé en décembre 2008. La diffusion des STI dans le transport routier et leurs interfaces avec d'autres modes de transport doivent contribuer à rendre le transport plus propre, plus sûr et plus efficace : réduction des émissions de CO₂, baisse estimée de 10% des coûts de congestion du trafic (qui rappelons-le, représentent plus de 1% du PIB européen) et diminution du nombre de décès dus aux accidents de la route. Informations en temps réel sur l'état du trafic, planification de déplacements multimodaux, contrôle de stabilité électronique ou encore appel d'urgence embarqué sont autant d'outils à mettre en œuvre. Dans ce domaine comme ailleurs, il est préconisé une coordination forte dans les différents États membres afin de permettre la diffusion des STI dans toute l'Europe. Le plan d'action adopté suggère ainsi un ensemble de mesures concrètes ainsi qu'une directive établissant le cadre de leur mise en œuvre.

En janvier 2009, la Commission européenne a annoncé que le plan d'action sensé mettre en œuvre son Livre vert, pourtant en phase de finalisation, serait reporté sans fixer de date. En cause, l'opposition de l'Allemagne au projet, qui préoccupée de l'affaiblissement de son industrie automobile et en position de force à quelques mois du renouvellement de la Commission, a fait reculer l'exécutif européen. En réponse, les députés, sur proposition de leur commission transports, se sont mis d'accord pour publier exceptionnellement un rapport d'initiative sur le Plan d'action qui aurait vocation à le remplacer, contenant une trentaine de mesures concrètes⁷. Malgré sa valeur juridique formellement nulle, cette riposte est politiquement forte. Tout d'abord parce qu'elle est synonyme d'une substitution du Parlement à la Commission, alors que le Parlement ne possède pas de pouvoir d'initiative pour ce faire. Ensuite, l'hémicycle européen souhaite imposer ce texte au prochain Commissaire aux transports et y soumettre la validation de sa nomination. Cette manœuvre a des implications institutionnelles inédites, symbolisant la montée en puissance des prérogatives du Parlement.

⁷ Parlement européen (commission des transports et du tourisme), *Rapport sur un plan d'action sur la mobilité urbaine* (rapporteur : Gilles Savary), 2008/2217(INI), 2 avril 2009. www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A6-2009-0199+0+DOC+XML+V0//FR#_part1_def1

La mobilité durable renvoie dos à dos politique des transports et objectifs de développement durable. Le concept s'est donc forgé dans l'interaction de ces deux enjeux forts européens, avant de toucher d'autres domaines.

Conclusion

La mise en place d'un espace où la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux constituent des objectifs prioritaires entraîne un développement de la mobilité. Or cette mobilité est responsable en grande partie des dégradations de l'environnement. C'est pourquoi, alors que l'Union européenne a intégré une dimension de développement durable dans ses politiques, elle se doit de réfléchir à la question de la mobilité durable et de tenter d'y apporter son soutien. Face aux défis environnementaux, la nécessité de trouver des modalités de mobilité durable apparaît impérative pour répondre aux objectifs que l'Union s'est fixée en matière de développement durable.

On l'a vu, les actes et documents communautaires consacrés à cette question sont nombreux. La mobilité se trouve à l'intersection de différents enjeux et politiques communautaires et nécessite donc une coordination des actions menées dans des secteurs variés. L'Union européenne est bien active pour la mobilité durable.