

LE CONGRÈS DES POUVOIRS LOCAUX ET RÉGIONAUX

Résolution 302 (2010)¹

Le transport intrarégional: un enjeu de développement durable et de cohésion territoriale

1. La mobilité et les politiques de déplacement sont devenues un enjeu majeur de la qualité de vie et de l'évolution économique et sociale de nos sociétés. Un réseau efficace d'infrastructures de transport est nécessaire pour assurer le développement socio-économique intégré d'une région. Il permet la libre circulation des biens, des services et des personnes, et assure la mobilité indispensable au travail, à l'éducation et aux loisirs.

2. Les mutations de l'économie et les modes de vies actuels ont conduit à des transformations importantes de la répartition spatiale des populations, de l'occupation et de l'usage des sols, et, par conséquent, à une croissance exponentielle des flux de mobilité.

3. Attentif depuis toujours aux problèmes de développement territorial, le Congrès des pouvoirs locaux et régionaux du Conseil de l'Europe est très préoccupé par la forte expansion des transports routiers de marchandises, par le recours croissant à la voiture individuelle et par le développement d'importantes infrastructures routières consommatrices d'espace.

4. La limitation des ressources en énergies fossiles, l'augmentation du prix des carburants ainsi que la nécessité de réduire les émissions de dioxyde de carbone constituent aujourd'hui un enjeu capital de la gestion de la mobilité.

5. Organiser une mobilité durable constitue donc un défi que les autorités régionales se doivent de relever de manière déterminée. Pour ce faire, elles doivent proposer un système de transport intrarégional intermodal, durable et intégré qui favorise des solutions alternatives à la voiture individuelle.

6. Sachant que l'organisation intermodale des transports exige avant tout la coordination des différents acteurs du transport public sur un territoire, le Congrès souhaite souligner le rôle fondamental que les régions ont à jouer en vue d'assurer un développement équilibré et efficace de leur territoire.

7. Pour ce faire, les autorités régionales se doivent de favoriser une plus grande coopération entre les acteurs concernés: collectivités locales, opérateurs, usagers, afin de mieux appréhender toutes les composantes du problème, et notamment la question délicate de la tarification et du financement des transports qui devrait bénéficier d'un engagement à long terme.

8. En effet, les choix politiques en la matière reposent aujourd'hui sur des hypothèses qui n'intègrent pas ou peu les coûts indirects, sociaux et environnementaux, alors que, par exemple, la concentration des fonds publics sur les projets d'infrastructures routières a pour effet d'encourager la circulation automobile individuelle. La mise en œuvre d'une politique des transports durable et intégrée obligera les différents intervenants à rééquilibrer les efforts de manière à proposer un meilleur choix modal.

9. A cet égard, le Congrès soutient l'avis du Comité des régions sur le «Plan d'action sur la mobilité urbaine» où il demande à la Commission européenne d'établir un outil de financement, directement à la disposition des régions et des zones urbaines, permettant de les encourager à élaborer des plans pour la mobilité.

10. Par ailleurs, le Congrès se doit aussi de rappeler la nécessité de garantir l'égalité d'accès aux infrastructures et aux services privés et publics. Une attention toute particulière devra donc être portée aux zones périurbaines ainsi qu'aux zones rurales pour éviter à moyen terme un coût social, environnemental et paysager important.

11. L'intégration des politiques de transport, d'urbanisme, d'environnement et d'aménagement du territoire est nécessaire pour réduire le volume des transports et les coûts des transports collectifs et des infrastructures, permettre une meilleure prise en compte des besoins des populations et obtenir les effets escomptés sur la réduction des gaz à effet de serre.

12. Compte tenu de ces différentes constatations, le Congrès invite les autorités régionales des Etats membres du Conseil de l'Europe:

a. à développer une politique renouvelée de la mobilité fondée sur la complémentarité des différents modes de transport, privilégiant les modes de déplacement à faible émission de carbone et limitant la dépendance vis-à-vis des carburants fossiles;

b. à proposer une politique des transports durable et intégrée qui prenne en compte en priorité l'impact environnemental, qui s'accompagne de la promotion des transports publics, qui favorise l'accès des populations aux services essentiels et qui adopte le principe du pollueur-payeur pour limiter l'usage des véhicules particuliers;

c. à adapter les infrastructures routières aux enjeux du développement durable et à veiller à un meilleur partage de la voirie entre les différents modes de déplacement;

d. à promouvoir auprès des citoyens de nouvelles habitudes de déplacement plus saines et plus durables, et à valoriser les transports en commun, le vélo et la marche à pied;

e. à organiser la desserte intrarégionale afin de limiter les disparités de développement au sein d'une même région, en favorisant notamment une plus grande coopération entre les différents acteurs concernés;

f. à veiller à assurer l'accès des groupes les plus vulnérables en favorisant notamment des solutions de transports innovantes telles que l'auto-partage, les systèmes de bus à la demande, etc.;

g. à avoir recours à des échanges de bonnes pratiques avec d'autres régions européennes afin de tirer parti des expériences fructueuses;

h. à agir de manière exemplaire au sein de l'administration régionale elle-même, grâce à une politique durable de

mobilité favorisant la marche à pied ainsi que l'usage du vélo et de véhicules décarbonnés.

13. Pour sa part, le Congrès demande à sa Commission du développement durable de continuer à suivre ces questions notamment à la suite de l'adoption de la Charte urbaine européenne II – Manifeste pour une nouvelle urbanité.

1. Discussion et approbation par la Chambre des régions le 18 mars 2010 et adoption par le Congrès le 19 mars 2010, 3^e séance (voir document CPR(18)4, exposé des motifs), rapporteur: A. Banaszak, Pologne (R, NI).