



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 11.1.2006  
COM(2005) 718 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET  
AU PARLEMENT EUROPÉEN**

**sur une stratégie thématique pour l'environnement urbain**

{SEC(2006) 16 }

# COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN

## sur une stratégie thématique pour l'environnement urbain

### 1. INTRODUCTION

Les zones urbaines jouent un rôle important dans la réalisation des objectifs de la stratégie de l'UE en faveur du développement durable<sup>1</sup>. C'est en milieu urbain que les aspects environnementaux, économiques et sociaux s'interpénètrent le plus<sup>2</sup>. Les villes concentrent de nombreux problèmes d'environnement, mais elles sont également les moteurs de l'économie: c'est en ville que se font le commerce et les investissements. Quatre Européens sur cinq vivent en agglomération, et leur qualité de vie est directement influencée par l'état de l'environnement urbain. Une qualité élevée de cet environnement s'inscrit également dans la priorité accordée, dans la nouvelle stratégie de Lisbonne, à l'objectif consistant à *«faire de l'Europe un lieu plus attrayant pour investir et travailler»*. Rendues plus attrayantes, les grandes agglomérations d'Europe verront leur potentiel de croissance et de création d'emplois renforcé: elles sont donc cruciales pour la mise en œuvre de l'agenda de Lisbonne<sup>3</sup>.

Mais l'environnement urbain en Europe suscite des inquiétudes croissantes. Les problèmes environnementaux observés dans les villes ont des conséquences pour la santé humaine, la qualité de vie des citoyens et les performances économiques des agglomérations elles-mêmes. Le 6<sup>e</sup> plan d'action dans le domaine de l'environnement (6<sup>e</sup> PAE) appelle au développement d'une stratégie thématique sur l'environnement urbain, en vue de *«contribuer à une meilleure qualité de la vie par une approche intégrée axée sur les zones urbaines [et à] atteindre un niveau élevé de qualité de la vie et de bien-être social pour les citoyens en leur procurant un environnement dans lequel la pollution n'a pas d'effets nuisibles sur la santé humaine et l'environnement ainsi qu'en encourageant un développement urbain durable»*.

En conformité avec le 6<sup>e</sup> PAE, la Commission a livré, dans une communication intermédiaire<sup>4</sup>, une première analyse des défis à relever en milieu urbain, et a suggéré des actions sur quatre thèmes prioritaires: gestion urbaine, transports durables, construction et urbanisme, notamment la généralisation des bonnes pratiques et l'instauration éventuelle à l'échelle de l'UE d'obligations d'adopter des plans au niveau local. Un large éventail de parties intéressées a été consulté, et l'on a procédé à une analyse approfondie des moyens d'action envisageables, dont les résultats forment la base de la présente stratégie.

---

<sup>1</sup> COM(2001) 264.

<sup>2</sup> C'est ce qui ressort de «l'accord de Bristol»: <http://www.odpm.gov.uk/index.asp?docid=1162287>.

<sup>3</sup> COM(2005) 330.

<sup>4</sup> «Vers une stratégie thématique pour l'environnement urbain», COM(2004) 60.

## **2. LES DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX À RELEVER DANS LES ZONES URBAINES**

La plupart des villes sont confrontées à la même série de problèmes environnementaux, tels qu'une mauvaise qualité de l'air, des niveaux élevés de trafic et d'encombrements, ainsi qu'un bruit ambiant très important, une qualité médiocre du bâti, la présence de terrains vagues, les émissions de gaz à effet de serre, le mitage (étalement des villes), la production de déchets et d'eaux usées.

Les causes de ces problèmes sont notamment les modifications des modes de vie (dépendance croissante envers la voiture particulière, augmentation du nombre des personnes vivant seules, hausse du taux d'utilisation des ressources par tête), et les évolutions démographiques, qui doivent être prises en compte dans la recherche de solutions. Ces solutions doivent être visionnaires, et intégrer la prévention des risques, notamment l'anticipation des conséquences du changement climatique (inondations plus fréquentes et importantes, par exemple) ou la réduction progressive de la dépendance envers les combustibles fossiles.

Les problèmes environnementaux en milieu urbain sont particulièrement complexes, car leurs causes s'interpénètrent. Les initiatives locales visant à résoudre un problème peuvent entraîner de nouvelles difficultés ailleurs et entrer en conflit avec les politiques menées au niveau régional ou national. Par exemple, les politiques d'amélioration de la qualité de l'air prévoyant l'achat d'autobus peu polluants peuvent être sapées par la croissance des transports privés suscitée par les choix en matière d'occupation des sols (construction de parcs de stationnement au centre-ville, par exemple). Les problèmes liés à une mauvaise qualité du bâti sont souvent associés à des difficultés socio-économiques sous-jacentes.

Il est largement admis que les autorités locales qui réussissent le mieux dans leur action suivent des approches intégrées pour la gestion de l'environnement urbain, en adoptant des plans d'action stratégique à long terme dans lesquels les liens entre différentes politiques et obligations, qui peuvent se situer à différents niveaux administratifs, sont analysés en détail (voir annexe). Les obligations imposées au niveau local, régional, national ou européen (occupation des sols, bruit, qualité de l'air) peuvent être plus efficacement accomplies au niveau local lorsqu'elles s'intègrent dans le cadre d'une gestion stratégique locale.

## **3. VALEUR AJOUTÉE DE L'ACTION AU NIVEAU DE L'UE**

Les autorités locales ont un rôle décisif à jouer dans l'amélioration de l'environnement urbain. La diversité des conditions historiques, géographiques, climatiques, administratifs et juridiques appelle des solutions locales *ad hoc* en matière d'environnement urbain. L'application du principe de subsidiarité, lorsqu'il convient d'agir au niveau le plus efficace, implique également une action au niveau local.

Toutefois, l'environnement urbain appelle des actions à tous les niveaux; les autorités régionales et nationales, ainsi que l'UE, doivent chacune apporter leur pierre à l'édifice.

De nombreuses solutions existent déjà dans certaines agglomérations, mais elles ne sont pas suffisamment diffusées ni mises en œuvre. Pour aider les États membres et les autorités locales, l'action la plus judicieuse au niveau de l'UE est de promouvoir les meilleures pratiques, en facilitant leur utilisation dans toute l'Europe et en encourageant une mise en réseau effective ainsi que les échanges d'expérience entre les villes. L'UE peut octroyer un soutien financier pour des investissements visant à réaliser les priorités en matière d'environnement et à appuyer la constitution de capacités, en mettant à disposition des crédits pour la recherche et la formation, en élaborant des orientations appropriées et en encourageant la mise en place de points-conseil nationaux.

Il est essentiel que les États membres exploitent les possibilités offertes au niveau de l'UE, comme le souligne la présente stratégie, au bénéfice des autorités locales. Ils sont également invités à soutenir les autorités locales dans la réalisation des objectifs de la présente stratégie, en promouvant une étroite coopération et coordination entre les différents organes administratifs, en vue de déterminer les solutions qui donnent des résultats dans leurs villes et régions.

Dans les nombreuses consultations réalisées, les parties intéressées, y compris les États membres<sup>5</sup>, s'accordaient toutes sur l'évaluation des problèmes d'environnement urbain, la nécessité d'agir à tous les niveaux et la valeur ajoutée que représente la participation de l'UE. La Commission a examiné différentes options, notamment l'opportunité de légiférer afin de garantir que la gestion intégrée intervienne au niveau local (voir l'analyse d'impact). Cependant, eu égard à la diversité des agglomérations et des obligations en vigueur aux niveaux national, régional et local, ainsi qu'aux difficultés liées à l'établissement de normes communes applicables à tous les problèmes d'environnement urbain, il est apparu que l'action législative n'était pas le meilleur moyen d'atteindre les objectifs de la présente stratégie. La plupart des États membres et des autorités locales ont approuvé cette approche, doutant de la nécessité d'imposer des obligations au niveau de l'UE en matière de gestion environnementale et de plans de transports urbains.

#### **4. OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE**

Les mesures proposées dans le cadre de la présente stratégie visent à améliorer la mise en œuvre des politiques existantes de l'UE en matière d'environnement, ainsi que de la législation au niveau local, en soutenant et en encourageant les autorités locales dans l'adoption d'une approche plus intégrée de la gestion urbaine, et en invitant les États membres à appuyer ce processus et à exploiter les possibilités offertes au niveau de l'UE.

Pour autant qu'elle soit mise en œuvre à tous les niveaux, la stratégie contribuera en définitive à améliorer la qualité de l'environnement urbain, en faisant des villes des lieux de vie, de travail et d'investissement plus attrayants et plus sains, et en réduisant l'impact environnemental négatif des agglomérations sur l'environnement dans son ensemble, par exemple eu égard au changement climatique.

---

<sup>5</sup> Conclusions du Conseil du 14.10.2004.

## 5. LES MESURES

L'approche intégrée de la gestion environnementale au niveau local, et en particulier des transports, fondée sur une consultation approfondie de toutes les parties prenantes, est la clé de la réussite de la mise en oeuvre de la législation relative à l'environnement, et de l'obtention d'améliorations de long terme dans la qualité de l'environnement et les performances environnementales. Il convient de promouvoir ces techniques de gestion auprès des autorités locales.

### 5.1. Orientations relatives à la gestion environnementale intégrée

L'adoption d'une approche intégrée de la gestion de l'environnement urbain aide à éviter les conflits entre les différentes politiques et initiatives mises en oeuvre dans les agglomérations, et à élaborer une vision à long terme du développement de la ville. Outre les initiatives volontaires de l'agenda local 21 et les engagements d'Ålborg<sup>6</sup>, plusieurs États membres ont légiféré ou mis en place des mécanismes imposant la gestion intégrée de l'environnement urbain<sup>7</sup>.

Les approches intégrées permettent une meilleure planification et des résultats plus importants. Pour assurer une mise en oeuvre efficace des mesures, il est crucial de réunir les conditions suivantes: objectifs clairement définis, cibles, responsabilités acceptées, procédures de suivi des travaux, consultation du public, révision, audit et établissement de rapports. De nombreuses agglomérations performantes ont mis en place des systèmes de gestion environnementale tels qu'EMAS ou ISO 14001 pour garantir la réalisation des objectifs fixés et assurer un suivi par le public des progrès accomplis. Il importe d'organiser des campagnes d'information concernant les améliorations apportées (telles que la semaine européenne de la mobilité).

La Commission recommande fortement aux autorités locales de prendre les mesures nécessaires pour accroître le recours à la gestion intégrée au niveau local, et encourage les autorités nationales et régionales à soutenir ce processus.

La Commission publiera en 2006 des orientations techniques concernant la gestion environnementale intégrée, sur la base de l'expérience acquise, et donnant des exemples de bonnes pratiques. Ces orientations feront référence aux éléments les plus importants à cet égard de la législation de l'UE en matière d'environnement, notamment les directives relatives à l'air, au bruit, aux déchets et à l'efficacité énergétique.

### 5.2. Orientations concernant les plans de transports urbains durables

Les transports urbains, qui influent directement sur la pollution de l'air, le bruit, les encombrements et les émissions de CO<sub>2</sub>, sont indispensables aux personnes et aux entreprises. L'adoption et la mise en oeuvre de plans de transports urbains sont obligatoires dans certains États membres<sup>8</sup>. Certaines villes adoptent des plans sur une

---

<sup>6</sup> [www.aalborgplus10.dk](http://www.aalborgplus10.dk)

<sup>7</sup> Belgique (Flandre), Danemark, France, Hongrie, Pologne, Slovaquie, Slovaquie: législation; Chypre, République tchèque: mécanismes à l'étude; Royaume-Uni: quelques éléments.

<sup>8</sup> France et Royaume-Uni: législation; Chypre et République tchèque: mécanismes à l'étude; Italie: quelques éléments.

base volontaire en vue d'améliorer la qualité de la vie ou de se conformer aux normes de l'UE relatives à la protection de la santé humaine (applicables à la qualité de l'air, par exemple).

Une planification efficace des transports nécessite une vision à long terme afin de prévoir les besoins de financement pour les infrastructures et les véhicules, de concevoir des mécanismes d'incitation visant à promouvoir une qualité élevée des transports publics ainsi que la sécurité des cyclistes et des piétons, et d'assurer une coordination avec l'aménagement du territoire aux niveaux administratifs appropriés. La planification des transports doit tenir compte de la sécurité et de la sûreté, de l'accès aux marchandises et aux services, de la pollution de l'air, du bruit, des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation d'énergie, de l'occupation des sols, et couvrir le transport de passagers aussi bien que le fret, dans tous les modes. Les solutions doivent être *ad hoc*, sur la base d'une large consultation du public et des autres parties intéressées; les objectifs fixés doivent refléter la situation locale. La Commission recommande fortement aux autorités locales de développer et de mettre en œuvre des plans de transports urbains durables.

La Commission publiera en 2006 des orientations techniques sur les principaux aspects des plans de transports, fondées sur les recommandations du groupe d'experts de 2004<sup>9</sup>, et donnera des exemples de meilleures pratiques.

### **5.3. Soutenir l'échange de meilleures pratiques dans toute l'UE**

Il importe d'améliorer de l'accès des autorités locales aux solutions existantes pour qu'elles puissent tirer les leçons de leur expérience respective et élaborer des solutions adaptées à leur situation. Les informations doivent être bien structurées, faciles à obtenir et validées par les experts appropriés.

#### *5.3.1. Mise en réseau et projets de démonstration*

L'échange d'expérience entre les autorités locales financé par la Commission dans le «cadre communautaire de coopération»<sup>10</sup> a montré les multiples avantages de la collaboration en vue de l'élaboration de solutions applicables à chaque situation locale, sur la base de l'expérience acquise et des difficultés rencontrées. La Commission propose de continuer à soutenir ce type d'activités dans le cadre du nouveau règlement LIFE+<sup>11</sup>. La politique de cohésion<sup>12</sup> et le programme-cadre de recherche offriront des possibilités semblables ainsi que des projets de démonstration concernant divers problèmes d'environnement urbain.

---

<sup>9</sup> [europa.eu.int/comm/environment/urban/pdf/final\\_report050128.pdf](http://europa.eu.int/comm/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf)

<sup>10</sup> Décision 1411/2001/CE.

<sup>11</sup> COM(2004) 621.

<sup>12</sup> COM(2004) 495.

La Commission proposera un soutien pour l'échange de bonnes pratiques et pour des projets de démonstration sur les questions urbaines aux autorités locales et régionales, par l'intermédiaire de ces instruments. Les États membres ainsi que les autorités régionales et locales sont encouragées à exploiter ces possibilités.

#### 5.3.2. *Réseaux des points de contact nationaux sur les questions urbaines*

Les autorités locales font état de la difficulté d'accéder aux informations concernant les initiatives qui ont donné des résultats prometteurs. La plupart des bonnes pratiques ne font pas l'objet d'une évaluation indépendante et ne sont pas accessibles à partir d'un point unique. La Commission cofinance le projet URBACT, un réseau pilote de points de contact nationaux («Plateforme européenne de la connaissance»)<sup>13</sup> visant à fournir, à la demande d'autorités locales, des informations structurées et évaluées relatives aux problèmes sociaux, économiques et environnementaux observés dans les zones urbaines.

La Commission évaluera le réseau pilote (fin 2006) et déterminera s'il peut servir à l'élaboration d'un «programme-cadre européen pour l'échange d'expériences en matière de développement urbain» au titre de la politique de cohésion proposée pour la période 2007-2013.

#### 5.4. **Portail internet de la Commission à l'intention des autorités locales**

Actuellement, les communications, les résultats de recherche, les études et les orientations présentant de l'intérêt pour les autorités locales sont mis à disposition sur différents sites internet de la Commission, ce qui complique la recherche de ces informations.

Dans le cadre du plan d'action pour une meilleure communication sur l'Europe<sup>14</sup>, la Commission étudie les moyens de développer des portails thématiques sur le site Europa, à l'intention de certains publics spécifiques. Un portail donnerait des liens vers toutes les informations utiles et améliorerait la circulation de l'information.

La Commission étudiera la faisabilité d'un portail thématique à l'intention des autorités locales.

#### 5.5. **Formation**

De nombreuses autorités locales ont déclaré avoir besoin de compétences particulières pour adopter une approche intégrée de la gestion, qui implique une coopération transsectorielle ainsi qu'une formation sur des dispositions particulières du droit de l'environnement, une participation effective du public et l'incitation à changer de comportement.

<sup>13</sup> Mené par le ministère de l'intérieur des Pays-Bas, avec la participation de quinze États membres.

<sup>14</sup> SEC(2005) 985.

Une formation «en tête à tête» avec la participation des autorités nationales, régionales et locales est considérée par les parties prenantes comme la meilleure méthode d'apprentissage. Le futur règlement LIFE+ est proposé en vue de soutenir les capacités locales dans la mise en œuvre de la politique environnementale. Cela pourrait comporter des programmes d'échange à l'intention des fonctionnaires des autorités locales.

La proposition de la Commission concernant le Fonds social européen<sup>15</sup> offre également des possibilités de renforcer l'efficacité des administrations publiques aux niveaux régional et local.

La Commission utilisera le nouveau règlement LIFE+ et d'autres instruments pour renforcer les capacités des autorités régionales et locales sur les questions de gestion urbaine, et elle encourage les États membres à engager de telles activités.

## **5.6. Recours aux autres programmes communautaires de soutien**

Pour atteindre ses objectifs, la stratégie devra également tirer parti des possibilités qu'offrent les autres politiques.

### *5.6.1. Politique de cohésion*

Les propositions de la Commission pour le Fonds de cohésion<sup>16</sup> et les Fonds structurels<sup>17</sup> pour la période 2007-2013 comportent des possibilités importantes d'assistance en relation avec les priorités environnementales dans les zones urbaines (par exemple la gestion des déchets, le traitement des eaux urbaines résiduaires, la qualité de l'air, les transports publics urbains propres, l'efficacité énergétique, la réhabilitation des terrains contaminés, et les stratégies intégrées pour la revitalisation urbaine).

La Commission encourage vivement les États membres à exploiter ces possibilités pour traiter les problèmes qui se posent dans leurs agglomérations, et à donner une orientation urbaine appropriée aux cadres stratégiques nationaux de référence.

### *5.6.2. Recherche*

De nombreuses recherches sur les problèmes urbains sont déjà en cours dans l'UE<sup>18</sup>, et les actions visées aux points 5.3 et 5.4 amélioreront leur diffusion. La proposition de la Commission concernant le 7<sup>e</sup> programme cadre de recherche<sup>19</sup> indique que de nouvelles recherches sont jugées utiles pour la gestion urbaine innovante, pour la réhabilitation de l'environnement créé par l'homme, et notamment le patrimoine culturel, ainsi que pour les risques environnementaux, l'efficacité énergétique, les véhicules propres, les carburants de substitution, la mobilité, et enfin la sécurité et la sûreté.

---

<sup>15</sup> COM(2004) 493.

<sup>16</sup> COM(2004) 494.

<sup>17</sup> COM(2004) 495.

<sup>18</sup> Par exemple les 145 projets «La ville de demain & le patrimoine culturel».

<sup>19</sup> COM(2005) 119.

La Commission octroiera son soutien à de nouvelles recherches urbaines, associera les autorités locales à ces travaux et s'efforcera de proposer dans de nombreuses versions linguistiques la documentation établie à l'intention de ces autorités, afin de faciliter son utilisation au niveau local.

## 6. LES SYNERGIES AVEC D'AUTRES POLITIQUES

La présente stratégie est transsectorielle, c'est-à-dire qu'elle touche, dans le domaine de l'environnement, à de nombreux milieux et problèmes. Elle contribuera à la mise en œuvre des priorités du 6<sup>e</sup> PAE et des autres politiques environnementales, y compris les différentes stratégies thématiques.

Plusieurs de ces politiques (concernant la qualité de l'air, le bruit, etc.) nécessitent l'établissement de plans de réduction. Ces plans se situant dans un cadre local intégré, comme le propose la présente stratégie, des synergies pourront se développer entre de nombreuses politiques, ce qui donnera de meilleurs résultats, tant pour l'environnement que pour la qualité globale de la vie en milieu urbain.

### 6.1. Changement climatique

Les agglomérations ont un rôle important à jouer tant dans l'adaptation au changement climatique que dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Les zones urbaines sont en effet vulnérables aux conséquences du changement climatique, telles que les inondations, les canicules, les pénuries d'eau plus fréquentes et plus graves. Les plans intégrés de gestion urbaine devraient prévoir des mesures visant à limiter le **risque environnemental** pour permettre aux villes de mieux faire face à ces changements.

Les domaines prioritaires pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre sont, au niveau des autorités locales, les transports et la construction.

Le recours accru aux **plans de transports urbains durables**, comprenant des mesures spécifiques de promotion des véhicules à faibles émissions de CO<sub>2</sub> et à faible consommation de carburant, contribuera à la réduction des émissions de gaz à effet de serre au niveau local.

La **construction durable** améliore l'efficacité énergétique, ce qui se traduit par une baisse des émissions de CO<sub>2</sub>. Les autorités locales peuvent promouvoir ces méthodes par des actions de sensibilisation, la fixation et l'application de normes lorsque cela est possible, et par l'adoption des meilleures pratiques pour leurs propres bâtiments ainsi que ceux qu'ils commanditent dans le cadre de marchés publics respectueux de l'environnement. Dans ce contexte, la mise à niveau de bâtiments existants joue un grand rôle. La Commission encourage vivement les États membres ainsi que les autorités régionales et locales à élaborer des programmes visant à promouvoir la construction durable dans leurs villes.

À l'appui de sa **politique énergétique**, la Commission continuera pour sa part, afin de promouvoir l'efficacité énergétique et l'utilisation des énergies renouvelables parmi les acteurs locaux et régionaux, de mettre en œuvre le programme «Énergie intelligente pour l'Europe»<sup>20</sup>. Le Livre vert sur l'efficacité énergétique<sup>21</sup> pose la question de l'opportunité d'étendre la directive sur la performance énergétique des bâtiments<sup>22</sup> à des édifices de taille inférieure en cas de rénovation.

Pour permettre de **comparer les bâtiments** dans l'ensemble de l'Europe et encourager **l'échange des meilleures pratiques**, la Commission a mandaté le Comité européen de normalisation (CEN) pour définir des méthodes d'évaluation de la performance environnementale intégrée (au-delà de l'efficacité énergétique) des bâtiments<sup>23</sup>.

## 6.2. Nature et biodiversité

L'**urbanisme durable** (planification appropriée de l'occupation des sols) contribuera à la réduction du mitage et freinera les pertes d'habitats naturels et de biodiversité. La gestion intégrée de l'environnement urbain devrait susciter l'élaboration de politiques durables d'aménagement du territoire qui évitent le mitage et réduisent l'imperméabilisation des sols, prévoient la **promotion de la biodiversité urbaine** et sensibilisent les citoyens.

La stratégie thématique sur la **protection des sols**, en cours d'élaboration, abordera probablement la réhabilitation et la réutilisation des friches industrielles, ainsi qu'un aménagement du territoire visant à économiser l'espace, afin de réduire l'imperméabilisation et d'assurer une utilisation rationnelle des sols.

## 6.3. Environnement et qualité de la vie

Les plans de transports durables contribueront à la réduction de la pollution atmosphérique et du bruit, encourageront l'utilisation de la bicyclette et la marche à pied et amélioreront la **santé**, notamment en réduisant l'obésité. Les méthodes de construction durable apporteront davantage de confort, de sécurité et d'accessibilité, réduiront les incidences sanitaires de la pollution à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments, notamment les poussières provenant des installations de chauffage.

La législation en vigueur en matière de **qualité de l'air**<sup>24</sup> fait obligation d'établir des plans lorsque les valeurs limites sont ou pourraient être dépassées. Ces situations sont observées dans de nombreuses villes, notamment pour les particules (PM<sub>10</sub>), principalement émises par le trafic routier et les installations de combustion. Dans le contexte de sa stratégie thématique sur la pollution atmosphérique<sup>25</sup>, la Commission examinera des objectifs et des mesures<sup>26</sup> visant à réduire la pollution par les

---

<sup>20</sup> Efficacité énergétique dans les bâtiments et l'industrie (SAVE), cogénération de chaleur et d'électricité, sources d'énergie nouvelles et renouvelables pour l'électricité, la chaleur, les biocarburants (ALTENER), aspects énergétiques dans les transports (STEER).

<sup>21</sup> COM(2005) 265.

<sup>22</sup> Directive 2002/91/CE.

<sup>23</sup> Mandat CEN M/350.

<sup>24</sup> [europa.eu.int/comm/environment/air/ambient.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/air/ambient.htm)

<sup>25</sup> COM(2005) 446.

<sup>26</sup> Ces mesures feront l'objet d'une analyse d'impact.

particules et l'ozone, notamment des mesures communautaires liées au transport, aux véhicules neufs et aux petites installations de combustion. La réalisation des objectifs communautaires pour la qualité de l'air nécessite une approche intégrée avec la participation des autorités urbaines. Les plans de transports urbains durables et une gestion mieux intégrée des agglomérations, faisant notamment appel au chauffage urbain, pourraient aider les villes à s'acquitter de ces obligations.

Les **transports** occupent une place centrale dans le contexte du changement climatique, de la qualité de l'air et du développement durable. La Commission envisagera un large éventail d'actions contribuant à l'amélioration de l'environnement urbain, notamment les nouvelles normes applicables aux véhicules (EURO 5, EURO VI); elle étudiera également des mesures aptes à promouvoir le recours accru à des redevances particulières dans les zones sensibles du point de vue de l'environnement, ainsi que la désignation de zones à émissions réduites dans lesquelles s'appliqueraient des restrictions aux transports polluants. La Commission a également adopté une proposition de directive sur les marchés publics de fourniture de véhicules propres.<sup>27</sup>

Dans le cadre de la révision de la politique commune des transports<sup>28</sup>, la Commission examinera la nécessité de nouvelles actions dans le domaine des transports, eu égard notamment au rôle des voitures particulières dans les villes, ainsi qu'aux moyens d'améliorer la qualité des transports publics.

La Commission à l'intention de continuer à financer CIVITAS<sup>29</sup>, initiative qui aide les villes à parvenir à une modification importante de la répartition modale, à promouvoir l'utilisation de véhicules plus propres et à lutter contre les encombrements. CIVITAS apporte également un soutien en matière de formation, d'échange d'informations et de diffusion des résultats.

La cartographie du bruit et les plans d'action sur le **bruit ambiant** sont imposés par le droit communautaire<sup>30</sup>, afin de réduire le bruit dans les grandes agglomérations, où les niveaux d'exposition peuvent induire des effets néfastes sur la santé humaine, et de protéger les zones de calme contre l'augmentation du niveau sonore. Les plans de transports urbains durables faciliteront le respect de ces exigences, en mettant en lumière les mesures à prendre pour gérer le bruit provenant des transports urbains.

#### 6.4. L'utilisation durable des ressources naturelles

La stratégie thématique sur l'utilisation durable des ressources naturelles<sup>31</sup> soulignera l'importance d'une utilisation rationnelle des ressources naturelles, réduisant les impacts sur l'environnement. Une meilleure gestion urbaine peut diminuer les incidences de l'utilisation quotidienne de ressources telles que l'énergie et l'eau. Si l'on évite le mitage en instaurant des schémas d'urbanisme à haute densité et usage mixte, on obtient des avantages en termes d'environnement liés à l'occupation des

---

<sup>27</sup> COM(2005)634

<sup>28</sup> COM(2001) 370.

<sup>29</sup> [www.civitas-initiative.org](http://www.civitas-initiative.org)

<sup>30</sup> Directive 2002/49/CE.

<sup>31</sup> COM(2005) 670

sols, aux transports et au chauffage, ce qui permet de réduire la consommation de ressources par tête.

La directive proposée au titre de la stratégie thématique sur la **prévention et le recyclage des déchets**<sup>32</sup> clarifie l'obligation faite aux États membres d'établir des programmes de prévention des déchets au niveau géographique le plus approprié. La gestion environnementale urbaine intégrée devrait comporter des mesures locales de prévention des déchets.

## 7. CONSTRUIRE LA BASE DE CONNAISSANCES – SUIVI DES PROGRÈS

Afin de contrôler l'efficacité de la présente stratégie, il faut disposer de données urbaines accessibles et à jour. La Commission, avec l'aide de l'AEE et en coopération étroite avec les États membres, travaillera à améliorer les données européennes sur les questions d'environnement urbain, sans alourdir la charge des autorités nationales, régionales et locales, afin d'évaluer les performances environnementales des zones urbaines européennes dans la durée. Cette action s'inscrira dans le cadre d'INSPIRE (infrastructure pour les informations spatiales en Europe) et en liaison avec les initiatives GEO<sup>33</sup> et GMES<sup>34</sup>.

La Commission réalisera un nouvel audit urbain en 2006 et publiera la même année un rapport fondé sur des indicateurs décrivant les conditions de vie dans une série de villes de l'UE, pour les aspects économiques, sociaux et environnementaux.

## 8. CONCLUSION

Parvenir à une haute qualité des zones urbaines nécessite une étroite coordination des différentes politiques et initiatives, ainsi qu'une meilleure coopération entre les différents niveaux d'administration. Il incombe aux États membres d'aider les autorités régionales et locales à améliorer les performances environnementales dans les villes de leur pays. Les mesures de soutien prévues par la présente stratégie devraient contribuer à aider les autorités locales et les autres acteurs à déterminer les moyens adaptés à leur situation particulière, et à tirer parti des échanges d'informations dans l'ensemble de l'UE. Elles pourraient également contribuer à la promotion de bonnes pratiques de gestion environnementale urbaine en dehors de l'UE (par exemple en relation avec l'initiative «Villes vertes» dans le cadre du programme des Nations unies pour l'environnement)<sup>35</sup>.

Les États membres, les autorités régionales et locales ainsi que les autres parties prenantes seront invités à communiquer leurs points de vue sur les mesures inscrites dans la présente stratégie, sur une base régulière, ainsi que dans le cadre d'une vaste consultation, en 2009. Ces commentaires, ainsi que les données disponibles sur les performances environnementales en milieu urbain, seront analysés dans le cadre de la révision du 6<sup>e</sup> PAE, en 2010, où l'opportunité de nouvelles mesures sera examinée.

---

<sup>32</sup> COM(2005) 667

<sup>33</sup> Groupe d'observation de la Terre.

<sup>34</sup> COM(2004) 65.

<sup>35</sup> [www.wed2005.org](http://www.wed2005.org)

## ANNEX

### - Examples

#### **Integrated environmental management - Copenhagen**

Under Danish law, the city of Copenhagen adopted a Local Agenda 21 strategy. Together with several other more specific strategies for different sectors (e.g. traffic, waste, CO<sub>2</sub>, risks) and Copenhagen's own environmental management system for the entire city (called 'Dogme 2000'), these constitute Copenhagen's integrated approach to the management of the city's environment.

The Local Agenda 21 Strategy is not yet fully implemented, but noticeable improvements are reported by the city authority in many environmental challenges including air quality, greenhouse gas emissions, energy use, ecological footprint, recycling and the number of buildings constructed using sustainable construction methods and techniques. The Copenhagen authority also believes that there has been an increase in the city's competitive advantage as a result, since the city can present its environmental policies and projects to companies interested in relocating there. Properties near to the now cleaner bathing water have seen their rental value rise. Work with ethnic minorities on developing solutions to environmental issues has led to greater social inclusion of these communities and better community relations with the city authority. The authority itself is more efficient at planning and managing the urban environment and the level of staff awareness of environmental issues is higher than before.

#### **Sustainable Urban Transport Planning - Nantes**

The 'Plan de déplacements urbains' (PDU) of the Nantes conurbation (24 municipalities and 569 000 inhabitants) was adopted in 2000 under French law.

The law set ambitious targets for controlling private car traffic demand (target: a reduction to 50% of all journeys by 2010 from 62% in 2002) and reducing its related emissions (noise, CO<sub>2</sub>, air pollutants) by developing efficient and clean collective transport systems, managing parking supply and fees, promoting intensive use of cycling and supporting development of travel plans by businesses and public institutions. To date, a 6-7% annual increase in demand for transport has been recorded.

The main actions implemented in the PDU are:

- \* complete renewal of the bus fleet (150 vehicles) with natural gas buses which will make it one of the cleanest urban bus fleets in Europe.
- \* funding dedicated extensions of the public transport network (tramway, bus, tram-bus and rail infrastructures) and increasing frequency, accessibility, coordination with other modes and operating hours.
- \* integrated public transport pricing and ticketing for all collective transport networks.
- \* voluntary development of travel plans in cooperation with the major employers of the conurbation (13 to date are signed).
- \* extension and improvement of the cycling network (300km to date) and development of cycle hire services.
- \* integrated parking policy favouring residents, short duration parking for visitors, supervision of parking areas, development of Park and Ride areas (2,500 parking places) close to major railway stations, parking spaces dedicated to bicycles.