

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Document de séance

FINAL
A6-0233/2006

29.6.2006

RAPPORT

sur une stratégie thématique pour l'environnement urbain
(2006/2061(INI))

Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité
alimentaire

Rapporteur: Gyula Hegyi

SOMMAIRE

	Page
PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN	3
EXPOSÉ DES MOTIFS	13
AVIS DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DU TOURISME.....	17
AVIS DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL.....	20
PROCÉDURE.....	24

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur une stratégie thématique pour l'environnement urbain (2006/2061(INI))

Le Parlement européen,

- vu sa résolution du 13 octobre 2005 sur la dimension urbaine dans le contexte de l'élargissement¹ et sa résolution du 18 janvier 2006 sur les aspects environnementaux du développement durable²,
 - vu la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur une stratégie thématique pour l'environnement urbain (COM(2005)0718),
 - vu la communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions "Vers une stratégie thématique pour l'environnement urbain" (COM(2004)0060),
 - vu la décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2002 établissant le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement (6^e PAE),
 - vu l'article 45 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, et les avis de la commission des transports et du tourisme et de la commission du développement régional (A6-0233/2006),
- A. considérant qu'environ 80 % des Européens vivent dans des zones urbaines, mais que leurs besoins et leurs intérêts ne sont pas toujours correctement représentés dans les fonds, les projets, les initiatives et les stratégies de l'Union européenne,
- B. considérant que l'objectif de la stratégie thématique pour l'environnement urbain (STEU) est de contribuer à la performance environnementale globale des villes d'Europe, en réduisant la bureaucratie et en renforçant l'efficacité de la mise en œuvre des politiques en matière d'environnement, ainsi qu'en encourageant, à long terme, une planification environnementale au niveau local,
- C. considérant que la part des transports publics dans les nouveaux États membres, bien qu'en recul, est toujours plus élevée que dans les anciens États membres, et qu'il convient de réfléchir aux mesures qui sont susceptibles d'enrayer la baisse de l'utilisation des transports publics,
- D. considérant que le 6^e PAE insiste en particulier sur la nécessité de maîtriser le volume croissant de la circulation et d'instaurer un véritable découplage de la croissance des transports et de la croissance du PIB,

¹ *Textes adoptés*, P6_TA-PROV(2005)0387.

² *Textes adoptés*, P6_TA-PROV(2005)0020.

- E. considérant que la question de la dépendance énergétique de l'Union européenne devrait également être abordée à l'échelle urbaine, le secteur connaissant la plus forte augmentation de la consommation d'énergie étant celui des transports, et que les politiques relatives à d'autres secteurs tels que le logement et le choix des modes de chauffage sont, dans l'ensemble, décidées à un niveau local,
1. se félicite de la communication de la Commission sur la STEU; estime, cependant, qu'elle ne suffit pas à réaliser les objectifs fixés par le 6^e PAE;
 2. se félicite notamment que la communication reconnaisse aussi le rôle majeur des villes en tant que moteurs de l'économie;
 3. partage l'analyse de la Commission selon laquelle les problèmes environnementaux en milieu urbain sont particulièrement complexes, car leurs causes s'interpénètrent, et fait sienne la mise en garde de cette Institution qui craint que des initiatives locales visant à résoudre un problème n'entraînent de nouvelles difficultés ailleurs;
 4. regrette que, contrairement aux intentions du 6^e PAE, la Commission ne propose pas de mesures ni de délais juridiquement contraignants permettant d'atteindre les objectifs fixés par le programme d'action;
 5. déplore également que la STEU ne s'efforce pas d'établir un meilleur équilibre, en matière de politique européenne, entre les zones rurales et les zones urbaines ainsi qu'entre les villes-centres et les villes de périphérie;
 6. demande à la Commission d'émettre des orientations au sujet de l'application de la proposition de directive concernant la qualité de l'air ambiant et un air plus propre pour l'Europe, et d'en garantir la mise en œuvre scrupuleuse;
 7. souligne que la législation communautaire devrait prévoir, pour toute agglomération de plus de 100 000 habitants, l'obligation de mettre en place un programme de gestion urbaine durable (PGUD) et un programme de transports urbains durables (PTUD), comme le proposait la précédente communication de la Commission (COM(2004)0060); ces dispositions devraient comprendre des délais précis et des objectifs contraignants fixés au niveau local et européen, puisque les initiatives volontaires ne se sont pas avérées efficaces dans le passé;
 8. demande que le document d'orientation de la Commission intègre des indicateurs de base communs répondant aux obligations et aux objectifs de la politique environnementale existante de l'UE (directives concernant la qualité de l'air, le bruit, l'eau et les déchets, le rendement énergétique et la politique climatique) en vue de permettre des comparaisons et une évaluation comparative entre les villes européennes;
 9. estime que les PGUD devraient prendre en compte, entre autres, les documents suivants:
 - Plan de gestion des déchets (directive 75/442/CE, telle que modifiée),
 - Cartes de bruit et plans d'action, si disponibles (directive 2002/49/CE),
 - Plan ou programme local relatif à la pollution atmosphérique, si disponible (directive 96/49/CE),

- Plans et programmes locaux en matière d'environnement, conformément à la directive 2001/42/CE;

10. estime que les PGUD devraient se présenter comme suit:

- a) collecte de données et d'informations pertinentes concernant:
 - les domaines mentionnés au paragraphe 6 de la présente résolution,
 - les relations entre les zones construites, d'une part, et le territoire et le milieu rural, d'autre part;
 - les perspectives futures en termes de croissance démographique et de demande de nouvelles zones urbanisées;
 - les flux liés à la communication, à la mobilité, à l'intégration urbaine et à l'accessibilité des services;
 - les émissions de gaz à effet de serre au niveau local,
 - la structure urbaine, la proportion d'espaces verts et la dissémination urbaine,
 - l'utilisation locale de biocides,
 - les problèmes de santé liés à l'environnement,
 - l'existence d'un environnement accessible, notamment pour les handicapés et les personnes âgées,
 - l'estimation du patrimoine culturel, des paysages construits et du milieu naturel, ainsi que des zones d'intérêt écologique et des risques qui les menacent;
 - l'évaluation des besoins en eau destinée à la consommation humaine des zones urbanisées et la prévision des mesures nécessaires aux activités d'épuration et de récupération;

- b) objectifs concernant:
 - l'amélioration de la situation dans les domaines mentionnés au point a),
 - l'intégration de la notion de durabilité dans tous les aspects de la politique urbaine,
 - l'harmonisation avec les PTUD,

- c) mesures et initiatives pratiques à mettre en place pour atteindre les objectifs mentionnés au point b);

11. souligne que les citoyens, les ONG, les organisations commerciales et les autres parties prenantes devraient être impliquées dans la préparation des PGUD et que ces travaux devraient être accessibles au public; estime, de plus, qu'il est également essentiel de mener une évaluation régulière des progrès réalisés et d'en diffuser les résultats;

12. invite la Commission à procéder, dans le cadre de la consultation de 2009, à une évaluation à mi-parcours de l'application des orientations techniques et soutient l'initiative de la Commission relative à la création d'un portail thématique sur l'internet consacré aux autorités locales;

13. demande à la Commission de proposer un objectif relatif à la surface d'espaces verts par

habitant dans les nouveaux aménagements urbains, et estime que cet objectif devrait être inclus dans les PGUD afin d'empêcher toute réduction des espaces verts dans les zones urbaines qui ne remplissent pas ce critère;

Gestion durable des villes

14. appelle les États membres à donner la priorité, dans leurs cadres de référence stratégiques nationaux et leurs programmes opérationnels, au financement de projets qui mettent en œuvre une gestion urbaine durable et des plans de transport, ainsi qu'à des projets qui limitent l'expansion sur des terrains non bâtis et qui encouragent la construction sur les friches industrielles, et à promouvoir la plantation d'arbres de rue et la création d'espaces verts plus nombreux;
15. appelle les États membres à promouvoir l'utilisation, par les autorités locales, du système de gestion et d'audit environnementaux;
16. invite les autorités urbaines à se référer systématiquement aux critères de développement durable dans leurs appels d'offres et à intégrer des engagements à cette fin dans les PGUD;
17. soutient la promotion du compostage des déchets végétaux, plutôt que de leur incinération, afin d'éviter une pollution localisée;
18. estime qu'il est également primordial d'impliquer davantage les citoyens dans les décisions locales, par des moyens à la fois politiques et techniques;
19. considère qu'une plus grande attention devrait être accordée à la prévention et à l'élimination de la saleté, des immondices, des graffitis, des excréments d'animaux et du volume sonore excessif émanant des systèmes d'écoute musicale domestiques et mobiles;

Transports urbains durables

20. soutient l'idée des plans de transports urbains durables (PTUD) comme instrument permettant d'améliorer l'environnement urbain, mais souligne la nécessité d'utiliser cet instrument de façon souple, de façon à ce que les besoins spécifiques de chaque État membre et de leurs régions urbaines, ainsi que des régions soumises à des contraintes particulières, soient suffisamment pris en compte;
21. souligne que les plans de transports urbains durables devraient contenir des cibles concrètes et quantifiables pouvant être présentées et surveillées au moyen d'un tableau de bord, ce qui renforcerait la diffusion des bonnes pratiques entre les États membres; fait observer que les plans de transports urbains durables devraient être suffisamment souples pour pouvoir s'adapter à de nouvelles évolutions;
22. estime que l'utilisation de modes de transport et de technologies respectueux de l'environnement est un facteur clé d'obtention d'un environnement urbain plus propre; note à cet égard notamment l'utilisation de biocarburants, de technologies de voiture hybride, de bicyclettes, ainsi que de camions et de bus qui correspondent à la norme des

"véhicules plus respectueux de l'environnement (EEV)"¹ de l'Union européenne; en ce sens, examinera avec beaucoup d'attention la proposition de la Commission relative à l'introduction de véhicules propres pour les transports publics et propose qu'au sein des agences locales pour l'efficacité énergétique, un secteur d'activité spécifique soit consacré aux transports urbains;

23. encourage le développement de transports collectifs utilisant des sources d'énergie durable et un meilleur équilibre entre le transport individuel et le transport collectif en milieu urbain;
24. insiste sur la nécessité d'encourager une plus large utilisation des transports publics et des transports collectifs dans les zones urbaines; estime également nécessaire d'adapter les services de transport urbain aux exigences de l'aménagement du territoire (centres historiques, banlieues, liaisons avec les aéroports, gares, zones industrielles, centres commerciaux, etc.) comme aux besoins de la population et à l'évolution démographique (personnes âgées, personnes handicapées, etc.);
25. propose une diminution de 5 % du nombre de passagers-kilomètre transportés par les véhicules/modes individuels en faveur de modes de transport durables, telles que les transports publics et la bicyclette, pendant la période 2002-2012;
26. souligne que l'accès à la mobilité pour tous (dont ceux qui ne disposent pas d'un véhicule personnel) est un facteur social qui doit être pris en compte;
27. l'accessibilité étant fondamentale pour un développement durable et devant faire l'objet d'une démarche globale dans les politiques urbaines, invite les institutions de l'UE à encourager les échanges de bonnes pratiques entre autorités locales et nationales et demande à la Commission de surveiller l'application des dispositions européennes déjà en vigueur qui visent à favoriser l'accès des personnes handicapées et, plus particulièrement, de la réglementation relative aux spécifications techniques des marchés publics relevant du droit communautaire, qui exige expressément une conception adaptée à tous les usagers;
28. estime que les PTUD devraient préciser les moyens par lesquels les autorités locales comptent:
 - promouvoir les modes de déplacement non motorisés tels que la bicyclette et la marche à pied, en construisant un vaste réseau de pistes cyclables et en prévoyant des voies et des carrefours sûrs pour les piétons,
 - promouvoir les transports publics et le développement d'infrastructures de transport public et diffuser des informations sur les exemples à suivre, tels que l'introduction de systèmes intégrés de tarification et de billetterie, ainsi que le développement de systèmes de parcs relais (P&R),
 - lutter contre l'utilisation croissante des véhicules individuels, par des

¹ Directive 2005/55/CE concernant les émissions de gaz polluants et de particules polluantes.

restrictions du stationnement et des taxes d'encombrement;

29. souligne à l'intention des États membres qu'il est de leur responsabilité de tenir compte, lors de l'aménagement des villes, des usagers les plus vulnérables, notamment en abaissant la vitesse maximum autorisée ou en interdisant à la circulation automobile les centres urbains ou les zones résidentielles, afin de réduire de 50 % le nombre de décès par accident de la route d'ici 2010, comme le prévoit le Livre blanc sur la politique européenne des transports;
30. propose la mise en place de plans logistiques urbains dans le but de réduire et d'améliorer le transport de marchandises dans les villes, en veillant notamment à coordonner la distribution de détail intra-urbaine de ces marchandises;
31. rappelle que la pollution atmosphérique est l'une des principales causes des problèmes de santé dans l'UE; insiste par conséquent sur le fait que les agglomérations touchées par une pollution atmosphérique élevée devraient envisager d'introduire des taxes d'encombrement et d'établir des zones à faible taux d'émissions;
32. se prononce pour une lutte à la source contre les émissions et pour la mise en œuvre de moyens innovants permettant de résoudre les problèmes d'environnement en ville; rappelle que des études ont montré que, lorsqu'il est fluide, le trafic poids lourds rejette jusqu'à 38 % de particules fines en moins que lorsqu'il est congestionné et qu'il convient, dans ces conditions, de réfléchir à des solutions novatrices qui favorisent la fluidité de la circulation;
33. réclame instamment une meilleure coordination entre les collectivités territoriales locales pour assurer un certain niveau de cohérence, sous peine d'augmenter les frais de livraison, le trafic et, partant, la pollution;

Urbanisme durable

34. fait remarquer que, dans ce domaine, la Commission a identifié de façon appropriée les problèmes et la situation actuelle, mais qu'elle ne propose, cependant, aucune mesure pour y répondre;
35. souligne que l'urbanisme et la conception des cités et des tours jouent un rôle important dans la prévention de la criminalité ainsi que l'aménagement des espaces publics tels que les parkings et les voies empruntées vers et à partir des gares;
36. souligne également la dimension sociale d'un urbanisme durable et recommande de promouvoir, de manière générale, la qualité de la vie en milieu urbain en adoptant une approche globale (en particulier sur les plans social, culturel et environnemental);
37. demande, dans un souci de préservation de l'identité et de l'image de chaque environnement, que le respect de la topographie et de la structure naturelle du terrain soit la règle qui préside à l'adoption de tout projet de construction de nouveaux complexes

urbains et d'expansion des agglomérations existantes;

38. propose que la planification des aménagements urbains, le développement des zones vertes et les projets de construction et d'expansion urbaines tiennent compte de la nécessité de prévoir l'existence de vastes espaces naturels propres à rapprocher les citoyens de la nature;
39. demande, à titre de mesure conservatoire pour assurer la préservation des centres historiques, des espaces naturels, des fleuves, des lacs ou des zones humides, que ces lieux soient entourés de zones de protection où la construction est limitée afin d'éviter toute pression immobilière;
40. demande à la Commission et aux États membres de promouvoir les activités de recherche relatives à la relation qui existe entre les différents modèles urbains et le comportement social, ainsi qu'aux conditions qui favorisent l'harmonie sociale et la santé;
41. souligne que certains quartiers historiques – précieux éléments de notre patrimoine commun – ont été laissés à l'abandon pendant des décennies dans les villes; préconise la mise en place de programmes d'appui nationaux, régionaux ou locaux afin de promouvoir une réhabilitation appropriée de ces quartiers, qui porte notamment sur l'architecture, les espaces ouverts et les places, ainsi que les berges des fleuves, les ponts et tous les autres édifices publics;
42. est d'avis que, afin de répondre aux problèmes liés au changement climatique dans les agglomérations urbaines, tels que le manque de ventilation naturelle pendant les périodes de forte chaleur et la pollution atmosphérique élevée, les programmes d'urbanisme devraient comprendre une étude du climat urbain dans le but d'éviter l'effet de soufflerie que produisent les grands bâtiments; souligne que la diminution des espaces verts contribue à amoindrir la ventilation naturelle;
43. demande instamment aux États membres de promouvoir des projets, cofinancés par l'UE, relatifs au développement et à la modernisation du chauffage urbain et de soutenir son installation et son utilisation accrues; souligne, à cet égard, qu'en cas de crise énergétique, il est plus facile avec le chauffage urbain de basculer vers une autre source d'énergie;
44. souligne que de nouvelles méthodes de gestion de l'eau urbaine devraient être développées, qui viseraient à conserver plus longtemps l'eau de pluie dans les villes pendant les étés chauds et secs, à empêcher les crues brutales et à éviter la construction de logements et d'autres infrastructures dans les plaines inondables;
45. propose que soient établies des lignes directrices communautaires en vue de la promotion et de la mise en œuvre d'une gestion durable des ressources en eau des villes, visant à s'adapter aux effets du changement climatique, prévoyant des critères pour une gestion efficace de l'eau dans les nouveaux bâtiments, le stockage de l'eau pendant les périodes de temps humide en prévision des périodes de temps sec et chaud, la conservation des eaux pendant les périodes de forte chaleur en tant que systèmes de refroidissement et systèmes de drainage urbain durable afin d'atténuer les risques de crue et d'inondation, de réduire le bétonnage du sol et d'améliorer la conservation des eaux;

46. considère que, dans la mise en œuvre de la stratégie thématique, il convient de tenir compte non seulement de la quantité d'eau mais également de sa qualité; invite par conséquent la Commission à promouvoir la diffusion de bonnes pratiques dans ce domaine, en s'efforçant d'assurer le suivi en ce qui concerne les réseaux d'ores et déjà créés dans le contexte de la mise en œuvre de la directive-cadre sur l'eau;
47. souligne l'importance de remettre en état les vieilles conduites d'eau et canalisations des villes;

Construction urbaine durable

48. regrette que, bien que la construction urbaine durable ait été identifiée comme l'un des quatre domaines prioritaires de la communication "Vers une stratégie thématique pour l'environnement urbain", elle ne fasse l'objet d'aucune mesure spécifique dans la stratégie proposée;
49. souligne qu'il est fondamental d'augmenter la performance environnementale des constructions grâce à une conception des bâtiments permettant d'économiser l'énergie (isolation, utilisation des énergies renouvelables, toitures végétales, architecture solaire active/passive, maisons à faibles besoins énergétiques, etc.); soutient l'utilisation des sources d'énergie renouvelables de même que, si possible, des sources d'énergies disponibles localement dans l'environnement urbain, ainsi qu'une conception des habitations prévoyant une gestion efficace de l'eau (conservation et réutilisation de l'eau de pluie, utilisation rationnelle des chasses d'eau, lave-linge et lave-vaisselle économes en eau); recommande d'autre part une évaluation comparative et un échange au niveau de l'UE de bonnes pratiques concernant l'amélioration du rendement énergétique, l'introduction d'énergies renouvelables et des progrès en matière de construction urbaine durable en général;

Financement, recherche et échange de meilleures pratiques

50. souligne la nécessité de soutenir la mise en place de telles initiatives par un financement de l'UE adéquat, en particulier grâce à des programmes et des crédits spécifiques, tels que CIVITAS¹; se rallie au point de vue de la Commission, selon lequel des possibilités d'obtenir une aide financière pour s'attaquer aux priorités environnementales dans les zones urbaines existent dans le cadre du règlement Life+ qui est proposé, dans le cadre du Fonds de cohésion, des Fonds structurels ainsi que du programme cadre de recherche, et s'oppose par conséquent à toute réduction de leur dotation budgétaire; insiste néanmoins sur la nécessité de trouver des sources de financement spécifiques et complémentaires pour répondre aux nouvelles exigences qui découlent de cette stratégie pour l'environnement urbain;
51. soutient la recommandation de la Commission en faveur de l'adoption d'une approche intégrée de la gestion de l'environnement urbain et considère qu'une telle approche, appliquée au niveau local et soutenue par les États membres, devrait constituer un des

¹ CIVITAS: City - VITALity - Sustainability, CIVITAS I (2002-2006) et CIVITAS II (2005-2009) ont un budget total de plus de 300 millions d'euros.

critères d'octroi de subventions allouées au titre des Fonds structurels et de prêts octroyés par la Banque européenne d'investissement (BEI);

52. demande à la BEI d'améliorer ses instruments de prêt afin de soutenir efficacement le développement urbain durable et d'accorder la priorité, pour ce qui est des programmes existants, aux projets urbains qui mettent en œuvre des PGUD, en particulier dans le domaine du rendement énergétique, des énergies renouvelables et des infrastructures de transport urbain durable; invite d'autre part la BEI à veiller à ce que les investissements financés par celle-ci ne soient pas en contradiction avec les objectifs d'une gestion urbaine durable;
53. insiste sur l'importance des activités de recherche en matière de politique urbaine, notamment des questions liées à l'approvisionnement en électricité et en gaz, au chauffage et à la climatisation ainsi qu'au retraitement des déchets, et prie instamment la Commission de réintroduire cette dimension dans le septième programme-cadre de recherche;
54. estime qu'il est particulièrement important de promouvoir un réseau des points de contact nationaux sur les questions urbaines, comme le réseau européen des centres de ressources des politiques urbaines, et se félicite de l'appui qui continue d'être apporté au programme URBACT dans le cadre de la politique de cohésion proposée pour la période 2007-2013;
55. préconise la promotion d'un échange de bonnes pratiques au niveau de l'UE entre les autorités urbaines concernant la mise en œuvre de la stratégie et des PGUD; suggère également, dans l'optique d'éviter à l'avenir certaines erreurs dans le développement urbain, d'encourager un dialogue franc et ouvert sur les expériences négatives par le biais de campagnes – pouvant être animées par des associations de villes – à destination tant des fonctionnaires que des élus;
56. prie instamment la Commission de se pencher davantage sur l'importance que revêt la relation entre la ville et la périphérie pour un développement urbain durable contribuant à la cohésion globale de l'Union européenne et, dans ce contexte, invite la Commission et les États membres à promouvoir ce type de développement;

Mieux légiférer

57. demande à la Commission et au Conseil de conclure un accord interinstitutionnel avec le Parlement, dans lequel les trois institutions s'engagent à mettre en œuvre l'ensemble de la législation communautaire actuelle mentionnée dans la présente résolution; est convaincu qu'un tel accord contribuerait à une responsabilité accrue et permettrait, ainsi, de "mieux légiférer";

0

0 0

29. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil, à la Commission, à

la Banque européenne d'investissement ainsi qu'aux gouvernements et aux parlements des États membres.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Quelque 80 % des citoyens européens vivent dans des zones urbaines, mais leurs besoins et leurs intérêts sont largement sous-représentés dans les fonds, les projets, les initiatives et les stratégies de l'Union européenne. Ces habitants des villes, du moins en ce qui concerne le niveau de financement communautaire, sont des citoyens de seconde zone de l'Union européenne. Le désintérêt envers les problèmes des villes et des banlieues a entraîné des émeutes et des crises dans certains États membres, y compris chez plusieurs partisans fervents de fortes subventions agricoles, alors qu'un financement plus équilibré entre les zones rurales et urbaines serait nécessaire.

La proposition finale de la Commission est beaucoup moins ambitieuse que ne l'était sa communication "Vers une stratégie thématique pour l'environnement urbain". L'objectif est de contribuer, au niveau de l'UE, à l'établissement d'un cadre solide qui suscitera des initiatives locales fondées sur les meilleures pratiques, en laissant aux décideurs locaux le choix des objectifs et des solutions. L'élément clé de ce cadre est que les capitales et les agglomérations de plus de 100 000 habitants (soit les 500 villes les plus importantes de l'UE-25) devraient adopter un plan de gestion environnementale urbaine fixant les objectifs d'un environnement urbain durable, et devraient mettre en œuvre un système approprié de gestion environnementale pour assurer l'exécution de ce plan. Votre rapporteur est persuadé que cet objectif servira les intérêts des villes et ne limitera pas leur droit à définir les mesures appropriées dans les limites du cadre.

Le processus de prise de décision démocratique dans les villes peut être amélioré par des moyens à la fois politiques et techniques. Au niveau politique, la démocratie consultative (directe) et la démocratie représentative devraient être combinées. Il est nécessaire d'organiser davantage de référendums sur des questions locales à l'échelle de la ville, du district ou d'une petite entité locale, en fonction de la nature du problème. Les autorités locales peuvent recueillir l'opinion de leurs citoyens par le biais de référendums, de votes électroniques ou de consultations *ad hoc* au niveau local. Des services en ligne peuvent fournir des informations pertinentes et actualisées sur les thèmes qui préoccupent la communauté, tels que des indicateurs environnementaux ou des données sur la qualité de l'air en temps réel. Cependant, les personnes qui n'ont pas accès à l'internet ni aux médias ne devraient pas être oubliées et, pour elles, des méthodes plus traditionnelles d'information devraient être utilisées.

La formation des employés des autorités locales et des décideurs, destinée à approfondir leurs connaissances en matière de durabilité, est un élément fondamental dans le processus de changement de la politique locale. Il est également opportun de coordonner cette formation au niveau européen, par un enseignement des meilleures pratiques et la diffusion de manuels, et en établissant un programme d'études à l'échelle européenne. À cet égard, la proposition de la Commission est bien ciblée, mais elle manque d'initiatives et de délais concrets. La politique de l'environnement couvre tous les secteurs d'activités; dans le cadre des systèmes de gestion urbaine durable, les différents domaines d'intervention devraient donc être coordonnés de façon progressive, en impliquant tous les décideurs au niveau initial afin que les considérations environnementales soient prises en compte dans tous les domaines d'action. Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire de prévoir un financement et une coordination à l'échelle européenne.

Transports:

La limitation de vitesse dans les centres des villes et les autres zones habitées (ou dans la totalité des agglomérations) permet de réduire le nombre d'accidents (en particulier les accidents graves) et de limiter la pollution de l'air et le bruit. Une limitation de vitesse appropriée pourrait se situer entre 30 et 50 km/h selon les particularités et les habitudes locales. Des contrôles rigoureux de la vitesse sauvent des vies humaines et contribuent à protéger l'environnement, tandis que l'absence de surveillance en matière de vitesse est la cause de morts tragiques.

Dans les centres-villes, il s'agit de réduire le nombre de places de stationnement, et non d'en construire de nouvelles. De nouveaux parcs relais devraient être installés près des stations de métro situées en périphérie, ou près des gares du réseau ferroviaire de banlieue ou national.

La priorité devrait être donnée aux transports non motorisés par rapport à tout autre moyen de circulation, aux transports publics par rapport aux véhicules privés, et aux petites voitures personnelles les moins polluantes par rapport aux autres véhicules: il s'agit de la règle de base d'une politique des transports durables. Les modes de déplacement non motorisés (marche et bicyclette) nécessitent un vaste réseau de pistes cyclables. Les piétons devraient être encouragés à se déplacer sur des voies et des carrefours sûrs. Dans les intersections à deux niveaux, ce ne sont pas les piétons mais les véhicules qui devraient passer au-dessous, ou bien au-dessus du niveau de la rue. Le stationnement sur les trottoirs devrait être formellement interdit et pénalisé de façon appropriée.

En dehors des réseaux souterrains onéreux (métro), il existe d'autres solutions en matière de transport public moderne. Le tramway connaît une renaissance à travers toute l'Europe. En fonction du contexte local, certaines parties de la voie peuvent être construites sous la rue ("prémétro") et, dans les quartiers extérieurs de la ville, elles peuvent former un tronçon couvert, comme pour le "tramway rapide". Le réseau ferré aérien électrifié de banlieue est également un élément appréciable du système de transports publics. Cependant, il est presque impossible d'imaginer une ville moderne sans vrai métro.

Les transports publics de nuit jouent un rôle essentiel dans la vie citadine moderne. Ils permettent aux jeunes des banlieues de participer à la vie nocturne et réduisent le nombre d'accidents de la route à la sortie des discothèques.

Le système électronique permettant d'imposer une taxe d'encombrement fonctionne déjà avec succès à Londres et à Stockholm, et il s'agit de la seule méthode applicable à l'avenir dans d'autres villes européennes. Dans certaines agglomérations, comme à Budapest, le système de péage des ponts peut remplir le même rôle tout en s'avérant beaucoup plus économique et simple, puisque la plupart des véhicules traversent un pont au moins deux fois par jour.

La proportion des transports publics dans l'UE-10 est toujours plus forte que dans les anciens États membres. Il est essentiel de conserver ce taux en améliorant le système de transports en commun, grâce à des efforts conjoints aux niveaux européen, national et local.

Chaque agglomération devrait mettre en place un programme destiné à réduire les besoins de

déplacement avec des véhicules privés, grâce à des objectifs précis et éventuellement contraignants. Encore faut-il que soient proposés des transports publics performants et propres. Le financement par l'UE du développement des transports publics peut s'accompagner d'une réduction du nombre de véhicules personnels, bien sûr dans des délais réalistes.

Des systèmes intégrés de tarification et de billetterie sont nécessaires, non seulement pour l'ensemble du réseau de transports publics d'une ville, mais aussi pour le réseau des trains de banlieue et les tronçons connexes des chemins de fer nationaux.

Vagues de chaleur:

Les canicules transforment de nombreuses agglomérations en véritables fournaies, jour et nuit, pendant la période estivale. En raison du changement climatique mondial, nous devons nous attendre à des étés encore plus chauds à l'avenir. Les vagues de chaleur tuent chaque année dix mille citoyens européens qui succombent à une mort douloureuse et dégradante. Il est essentiel de mettre en place des plans d'urgence pour la canicule dans toutes les villes d'Europe, à l'exception, peut-être, de certaines communautés nordiques. Le traitement de base des vagues de chaleur est simple: plus d'eau, plus d'espaces verts, des émissions automobiles réduites et, dans certains cas, l'air conditionné. Cependant, les toitures et les façades végétales ainsi que les systèmes de refroidissement naturels et par circuit d'eau froide sont de loin préférables à l'air conditionné, qui a des effets négatifs sur la santé humaine et sur le climat mondial. "De longs étés chauds" sont à venir, et leur rôle essentiel doit être pris en considération dans la politique urbaine. L'urbanisme devrait éviter les concentrations de chaleur grâce à des couloirs d'aération intégrés et une ventilation correcte des villes.

Des villes vertes:

Les centres des villes doivent devenir des lieux de vie attrayants. Il leur faut davantage d'espaces verts. Même une dizaine de mètres carrés de verdure peut améliorer l'atmosphère d'un centre-ville, associée, bien sûr, à des parcs et des jardins dans les environs. À la périphérie, des parcs plus vastes, des forêts urbaines, des lacs et d'autres espaces verts représentent des lieux de vie indispensables pour les habitants des villes. De nombreuses espèces animales vivent également dans les zones urbaines et, de nos jours, la biodiversité s'enrichit même parfois dans nos villes. Les animaux, dans une certaine mesure, s'acclimatent à l'environnement urbain. Pour la plupart des petits citoyens, ils représentent "la faune". Des affiches d'information amusantes, des introductions vivantes à la "Ville des animaux", des "leçons de biologie" délivrées en plein air par des enseignants et des spécialistes animaliers peuvent permettre de former des générations plus conscientes des questions d'environnement.

Les activités de plein air sont un aspect essentiel de la vie urbaine. Ces valeurs propres au style de vie de l'Europe du Sud sont de plus en plus prisées en Europe occidentale et centrale. Des parcs et des jardins fermés peuvent contribuer à un air plus propre mais ils ne répondent pas aux réels besoins de la population urbaine. Du printemps à l'automne, la qualité de vie dans une agglomération dépend largement de l'existence d'événements en plein air. Les participants à un concert en plein air peuvent réellement comprendre le danger représenté par la pollution atmosphérique et le bruit causé par les véhicules. Des projections à ciel ouvert et autres spectacles publics permettent aux jeunes, aux retraités et aux touristes de se distraire gratuitement. Les plages ou les "rivages" urbains installés pendant la période estivale (comme

à Paris, Bruxelles et Budapest ces dernières années) sont également des projets appréciables qui permettent de distraire des centaines de citoyens. Pendant l'été, les villes ne devraient pas être des prisons mais des lieux agréables et colorés pour ceux qui ne peuvent pas partir pour de longues vacances.

La régénération des rives et la réhabilitation des anciens quais et docks ouvrent de nouveaux espaces pour la vie urbaine. Le réaménagement des plans d'eau ouverts contribue également à rafraîchir l'atmosphère.

L'utilisation et le traitement économique de l'eau, y compris le stockage et la réutilisation des eaux de pluie, ainsi qu'un usage rationnel de la chasse d'eau, apportent eux aussi une contribution essentielle à la construction d'un avenir durable.

Expansion urbaine et question des banlieues:

Dans les anciens et les nouveaux États membres, des dizaines de millions de personnes vivent dans de grands immeubles construits en masse à partir d'éléments préfabriqués. Dans de nombreuses villes occidentales, ces quartiers sont devenus des ghettos, au sens à la fois ethnique et social du terme. Des programmes complexes à caractère social, culturel et environnemental sont nécessaires pour réhabiliter ces banlieues, ainsi que de bonnes écoles, une formation professionnelle de qualité, des emplois avec des contrats à durée indéterminée, la compréhension des différentes cultures (la culture locale comme celle du pays d'origine) et un réseau efficace de transports publics vers le centre et les lieux de travail ou les écoles.

En Europe centrale, la plupart de ces grands ensembles ne sont pas encore devenus des ghettos et la majorité de leurs habitants appartiennent toujours à la classe moyenne inférieure. Toutefois, l'état matériel des bâtiments est préoccupant. Dans les pays de l'UE-10, la réparation et la réhabilitation des grands ensembles sont des aspects fondamentaux pour préserver la paix sociale et améliorer la vie urbaine.

Dans une agglomération dynamique, les activités du centre-ville ne se limitent pas à un rôle commercial et administratif. Sans habitants, un centre-ville est un espace sans vie et, en l'absence d'un centre vivant, la ville entière est un lieu vide, en dépit de la variété des différents quartiers. Les maisons anciennes devraient être réhabilitées et améliorées afin de proposer des appartements, notamment pour les jeunes couples avec des enfants en bas âge. La structure traditionnelle et les valeurs architecturales d'un centre-ville devraient être respectées, mais les bâtiments historiques et autres monuments ne devraient pas paralyser le développement sain du centre des cités. Il est nécessaire de réaliser un compromis rationnel entre le patrimoine architectural et la revitalisation des centres-villes. Il ne s'agit pas d'imposer des changements radicaux, mais il existe un réel besoin de nouveaux bâtiments, qui peuvent être parfois cachés derrière les anciennes façades. En outre, la construction de nouveaux appartements, écoles et crèches, bibliothèques publiques, petits jardins publics et autres établissements publics est également nécessaire.

Votre rapporteur est conscient, de même, du défi démographique auquel est confrontée notre société; toutefois, le présent rapport ne peut embrasser tous les sujets. Alors que la grande majorité de nos concitoyens vivent dans des zones urbaines, notre avenir démographique, pour être durable, dépend également des conditions de vie et d'environnement dans nos villes.

24.4.2006

AVIS DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

pour la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

sur une stratégie thématique pour l'environnement urbain
(2006/2061(INI))

Rapporteur pour avis: Seán Ó Neachtain

SUGGESTIONS

La commission des transports et du tourisme invite la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les suggestions suivantes:

Considérant la communication de la Commission du 11 janvier 2006 sur une stratégie thématique pour l'environnement urbain (COM(2005)0718),

1. soutient l'idée des plans de transports urbains durables comme instrument permettant d'améliorer l'environnement urbain, mais souligne la nécessité d'utiliser cet instrument de façon souple, de façon à ce que les besoins spécifiques de chaque État membre et de leurs régions urbaines, ainsi que des régions soumises à des contraintes particulières, soient suffisamment pris en compte;
2. souligne que les plans de transports urbains durables devraient contenir des cibles concrètes et quantifiables pouvant être présentées et surveillées au moyen d'un tableau de bord, ce qui renforcerait la diffusion des bonnes pratiques entre les États membres; fait observer que les plans de transports urbains durables devraient être suffisamment souples pour pouvoir s'adapter à de nouvelles évolutions;
3. estime que l'utilisation de modes de transport et de technologies respectueux de l'environnement est un facteur clé d'obtention d'un environnement urbain plus propre; note à cet égard notamment l'utilisation de biocarburants, de technologies de voiture hybride, de bicyclettes, ainsi que de camions et de bus qui correspondent à la norme des "véhicules plus respectueux de l'environnement (EEV)"¹ de l'Union européenne; en ce sens,

¹ Directive 2005/55/CE concernant les émissions de gaz polluants et de particules polluantes.

examinera avec beaucoup d'attention la proposition de la Commission relative à l'introduction de véhicules propres pour les transports publics et propose qu'au sein des agences locales pour l'efficacité énergétique, un secteur d'activité spécifique soit consacré aux transports urbains;

4. l'accessibilité étant fondamentale pour un développement durable et devant faire l'objet d'une démarche globale dans les politiques urbaines, invite les institutions de l'UE à encourager les échanges de bonnes pratiques entre autorités locales et nationales et demande à la Commission de surveiller l'application des dispositions européennes déjà en vigueur qui visent à favoriser l'accès des personnes handicapées et, plus particulièrement, de la réglementation relative aux spécifications techniques des marchés publics relevant du droit communautaire, qui exige expressément une conception adaptée à tous les usagers;
5. encourage le développement de transports collectifs utilisant des sources d'énergie durable et un meilleur équilibre entre le transport individuel et le transport collectif en milieu urbain;
6. souligne la nécessité de soutenir la mise en place de telles initiatives par un financement de l'UE adéquat, en particulier grâce à des programmes et des crédits spécifiques, tels que CIVITAS¹; se rallie au point de vue de la Commission, selon lequel des possibilités d'obtenir une aide financière pour s'attaquer aux priorités environnementales dans les zones urbaines existent dans le cadre du règlement Life+ qui est proposé, dans le cadre du Fonds de cohésion, des Fonds structurels ainsi que du programme cadre de recherche, et s'oppose par conséquent à toute réduction de leur dotation budgétaire; insiste néanmoins sur la nécessité de trouver des sources de financement spécifiques et complémentaires pour répondre aux nouvelles exigences qui découlent de cette stratégie pour l'environnement urbain;
7. observe avec intérêt l'impact positif sur la mobilité, le cadre de vie, la protection de l'environnement et le rééquilibrage entre modes de transport qu'ont eu des expériences comme celles de Londres et de Stockholm;
8. insiste sur la nécessité d'encourager une plus large utilisation des transports publics et des transports collectifs dans les zones urbaines; estime également nécessaire d'adapter les services de transport urbain aux exigences de l'aménagement du territoire (centres historiques, banlieues, liaisons avec les aéroports, gares, zones industrielles, centres commerciaux, etc.) comme aux besoins de la population et à l'évolution démographique (personnes âgées, personnes handicapées, etc.).

¹ CIVITAS: CItY - VITAlity - Sustainability, CIVITAS I (2002-2006) et CIVITAS II (2005-2009) ont un budget total de plus de 300 millions d'euros.

PROCÉDURE

Titre	Stratégie thématique pour l'environnement urbain
Numéro de procédure	2006/2061(INI)
Commission compétente au fond	ENVI
Avis émis par Date de l'annonce en séance	TRAN 16.3.2006
Coopération renforcée – date de l'annonce en séance	
Rapporteur pour avis Date de la nomination	Seán Ó Neachtain 24.1.2006
Rapporteur pour avis remplacé	
Examen en commission	21.3.2006 18.4.2006
Date de l'adoption	19.4.2006
Résultat du vote final	+: 41 -: 0 0: 0
Membres présents au moment du vote final	Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Roland Gewalt, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Robert Navarro, Janusz Onyszkiewicz, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool et Roberts Zīle
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Den Dover, Nathalie Griesbeck, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Kathy Sinnott, Dominique Vlasto et Jan Marinus Wiersma
Suppléant(s) (art. 178, par. 2) présent(s) au moment du vote final	
Observations (données disponibles dans une seule langue)	...

1.6.2006

AVIS DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

à l'intention de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

sur une stratégie thématique pour l'environnement urbain
(2006/2061(INI))

Rapporteur pour avis: Gisela Kallenbach

SUGGESTIONS

La commission du développement régional invite la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les suggestions suivantes:

1. soutient la recommandation de la Commission en faveur de l'adoption d'une approche intégrée de la gestion de l'environnement urbain et considère qu'une telle approche, appliquée au niveau local et soutenue par les États membres, devrait constituer un des critères d'octroi de subventions allouées au titre des Fonds structurels et de prêts octroyés par la Banque européenne d'investissement;
2. estime que le projet de transport urbain durable devrait englober la promotion des transports publics, bénéficiant de financements de l'Union européenne destinés aux projets d'infrastructures concernés tels que le développement de parkings relais, la mise en place de moyens de transport écologiques et l'aménagement de pistes cyclables;
3. prie instamment la Commission, afin d'alléger le poids des contraintes administratives, de simplifier les obligations faites aux communes d'établir divers rapports sur les normes environnementales communautaires actuelles en instaurant un modèle unique d'obligation intégrée;
4. estime indispensable pour la Commission de créer, dans ses orientations techniques, une liste d'indicateurs sur la base des obligations et des objectifs actuels au sens de la législation environnementale pertinente en vigueur dans l'Union européenne et se prononce pour des approches intégrées énonçant des objectifs mesurables;

5. invite les États membres à prendre des mesures destinées à réduire l'emprise au sol et, notamment, à limiter les projets d'urbanisation nouvelle et à étendre les projets de réhabilitation des terrains abandonnés dans leurs programmes de développement urbain, ainsi qu'à protéger les zones vertes existantes, comme les parcs urbains et les réserves naturelles;
6. se félicite de l'intention de la Commission de soutenir l'échange de meilleures pratiques dans toute l'UE et suggère également, dans l'optique d'éviter à l'avenir certaines erreurs dans le développement urbain, d'engager un dialogue franc et ouvert sur les expériences négatives par le biais de campagnes – pouvant être animées par des associations de villes – à destination tant des fonctionnaires que des élus, et soutient l'initiative de la Commission relative à la création d'un portail thématique sur l'internet consacré aux autorités locales;
7. insiste sur l'importance des activités de recherche en matière de politique urbaine, notamment des questions liées à l'approvisionnement en électricité et en gaz, au chauffage et à la climatisation ainsi qu'au retraitement des déchets, et prie instamment la Commission de réintroduire cette dimension dans le septième programme-cadre de recherche;
8. estime qu'il est particulièrement important de promouvoir un réseau des points de contact nationaux sur les questions urbaines, comme le réseau européen des centres de ressources des politiques urbaines, et se félicite de l'appui qui continue d'être apporté au programme URBACT dans le cadre de la politique de cohésion proposée pour la période 2007-2013;
9. prie instamment la Commission de se pencher davantage sur l'importance que revêt la relation entre la ville et la périphérie pour un développement urbain durable contribuant à la cohésion globale de l'Union européenne et, dans ce contexte, invite la Commission et les États membres à promouvoir ce type de développement;
10. prie instamment la Commission de prendre en compte le rôle des citoyens concernés dans la mise en œuvre des approches de développement urbain durable;
11. invite la Commission à procéder, dans le cadre de la consultation de 2009, à une évaluation à mi-parcours de l'application des orientations techniques.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Quatre-vingts pour cent de la population européenne vit en zone urbaine. Cette urbanisation se traduit inéluctablement par de graves atteintes à l'environnement. En présentant sa stratégie thématique pour l'environnement urbain, la Commission européenne entend améliorer le bilan environnemental des villes d'Europe. Cette stratégie est l'un des sept axes prévus dans le sixième plan d'action dans le domaine de l'environnement et vise à fusionner, au sein d'une approche intégrée, les nombreux plans spécifiques déjà en place.

Les villes sont les moteurs de la croissance et de l'emploi¹. À ce titre, elles se livrent une réelle concurrence pour attirer les investisseurs et imaginer un parc immobilier attractif. Rien ne freine l'emprise au sol qui, dans l'Union européenne, gagne chaque jour 120 ha et met à mal le développement durable. Les villes sont confrontées à une pénurie croissante des parcelles pouvant être affectées aux mesures de compensation écologique et de remise en état de l'environnement. Les moyens des Fonds structurels pourraient donc être affectés en priorité à la gestion des surfaces actives ou en friche. Il convient notamment de prendre en compte cette dimension environnementale dans la formulation des plans-cadres nationaux et des programmes opérationnels. Les subventions allouées au titre des Fonds structurels devraient être accordées en priorité aux approches intégrées de la gestion de l'environnement urbain comprenant un volet spécifique dédié aux transports urbains durables.

Pour mesurer le succès de sa stratégie thématique, la Commission doit impérativement prévoir, dans ses orientations techniques, une liste d'indicateurs clés appropriés. Il y a lieu de mettre en place à l'échelle de l'Union des indicateurs et des systèmes d'évaluation pour pouvoir comparer les difficultés et les résultats. Ces instruments aident également à définir l'orientation générale des futures dépenses, prévisions et développements. Une large participation des pouvoirs publics aux travaux d'élaboration et d'évaluation permet de communiquer sur les objectifs et la teneur de la politique européenne.

Dans ce contexte, il est regrettable que la Commission ne mette pas suffisamment en exergue le rôle majeur que jouent les acteurs de la société civile dans la mise en œuvre réussie d'une approche intégrée de la gestion de l'environnement urbain. L'adhésion aux objectifs politiques est maximale quand les orientations sont définies et mises en œuvre conjointement avec les parties concernées. Les intervenants peuvent ainsi s'identifier plus facilement aux objectifs convenus et aux mesures prises.

Dans cette stratégie, la Commission ne s'intéresse pas non plus à l'interaction ville-périphérie et à son importance. Or, cette relation revêt un caractère symbiotique: une bonne desserte de la périphérie par les transports en commun réduit le nombre de voitures particulières circulant en ville. La création d'espaces verts en ville est de nature à enrayer l'exode vers la périphérie. Des zones de loisirs en proche banlieue apportent une nouvelle qualité de vie à l'ensemble de la région. Il faut, dans les milieux urbains et suburbains, des structures hétérogènes mêlant commerces, logements et emplois si l'on veut réduire au minimum les flux de navetteurs.

Il y a lieu de regretter, de manière générale, que le document final de la Commission fasse

¹ Document de travail des services de la Commission. La politique de cohésion et les villes. 23.11.2005.

l'impasse sur de nombreuses recommandations positives contenues dans la première communication¹. Il convient toutefois de saluer qu'il n'est pas prévu d'adopter une nouvelle législation pour finaliser les objectifs de cette stratégie. Les services municipaux ne sont pas confrontés à un manque d'objectifs mais à une application déficitaire des obligations actuelles. Dès lors, cette stratégie doit contribuer à alléger le poids des contraintes administratives en fusionnant les obligations qui sont faites aux communes d'établir divers rapports, et en simplifiant le système, et ce, par l'instauration d'une obligation intégrée.

Il y a lieu de se féliciter de la volonté de soutenir les échanges d'expériences en mettant en réseau les entités concernées. Pour ne pas se borner à ajouter une nouvelle banque de données dédiées aux meilleures pratiques à la longue liste des banques de données existantes sur le sujet, il convient de privilégier les coopérations en prise avec la réalité du terrain. En outre, l'échange d'expériences négatives peut éviter de commettre certaines erreurs.

La mise en place de réseaux dédiés à l'environnement urbain joue un rôle essentiel dans ce contexte. Il serait judicieux de soutenir ces structures dans le cadre de la nouvelle politique de cohésion. On pourrait valoriser l'évaluation des enseignements fournis par URBACT, un réseau pilote de points de contact nationaux, en vue de jeter les fondements d'un "programme-cadre européen pour l'échange d'expériences en matière de développement urbain".

Il existe un lien étroit entre le développement urbain, à savoir la gestion de l'environnement urbain, et les défis sociaux, économiques, géographiques et démographiques à relever. Ce développement passe donc par des démarches innovantes. Dans ces conditions, il est impératif que le septième programme-cadre de recherche² reprenne à son compte les travaux sur le sujet.

L'analyse à mi-parcours prévue pour 2009 sera l'occasion d'évaluer l'amélioration du bilan environnemental en milieu urbain, ainsi que l'efficacité des moyens financiers affectés à cet effet, et de tirer les conclusions qui s'imposent.

¹ COM(2004)0060.

² COM(2005)0119.

PROCÉDURE

Titre	Stratégie thématique pour l'environnement urbain
Numéro de procédure	2006/2061(INI)
Commission compétente au fond	ENVI
Avis émis par Date de l'annonce en séance	REGI 16.3.2006
Rapporteur pour avis Date de la nomination	Gisela Kallenbach 22.2.2006
Examen en commission	25.4.2006
Date de l'adoption	30.5.2006
Résultat du vote final	+ : 28 - : 1 0 : 1
Membres présents au moment du vote final	Stavros Amnoutakis, Elspeth Attwooll, Jean Marie Beaupuy, Jana Bobořiková, Graham Booth, Hanna Foltyn-Kubicka, Gerardo Galeote Quecedo, Eugenijus Gentvilas, Zita Gurmai, Marian Harkin, Konstantinos Hatzidakis, Alain Hutchinson, Mieczysław Edmund Janowski, Gisela Kallenbach, Constanze Angela Krehl, Jamila Madeira, Miroslav Mikolášik, James Nicholson, Lambert van Nistelrooij, Jan Olbrycht, Markus Pieper, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Elisabeth Schroedter, Grażyna Staniszevska, Margie Sudre
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Jan Březina, Den Dover, Mojca Drčar Murko, Emanuel Jardim Fernandes, Nikolaos Vakalis

PROCÉDURE

Titre	Stratégie thématique pour l'environnement urbain		
Numéro de procédure	2006/2061(INI)		
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance de l'autorisation	ENVI 16.3.2006		
Commission(s) saisie(s) pour avis Date de l'annonce en séance	TRAN 16.3.2006	REGI 16.3.2006	ITRE 16.3.2006
Avis non émis Date de la décision	ITRE 21.2.2006		
Coopération renforcée Date de l'annonce en séance			
Rapporteur(s) Date de la nomination	Gyula Hegyi 29.11.2005		
Rapporteur(s) remplacé(s)			
Examen en commission	22.2.2006	3.5.2006	
Date de l'adoption	21.6.2006		
Résultat du vote final	+: -: 0:	33 4 13	
Membres présents au moment du vote final	Adamos Adamou, Johannes Blokland, Frieda Brepoels, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Jill Evans, Anne Ferreira, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Gyula Hegyi, Mary Honeyball, Dan Jørgensen, Eija-Riitta Korhola, Holger Krahmer, Urszula Krupa, Aldis Kuškis, Peter Liese, Marios Matsakis, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Dimitrios Papadimoulis, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Guido Sacconi, Richard Seeber, Kathy Sinnott, Bogusław Sonik, Antonios Trakatellis, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Anders Wijkman		
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Margrete Auken, María del Pilar Ayuso González, Bairbre de Brún, Christofer Fjellner, Milan Gaľa, Genowefa Grabowska, Ambroise Guellec, Erna Hennicot-Schoepges, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Miroslav Mikolášik, Renate Sommer, Andres Tarand		
Suppléant(s) (art. 178, par. 2) présent(s) au moment du vote final	Sepp Kusstatscher		
Date du dépôt	29.6.2006		
Observations (données disponibles dans une seule langue)			