



RÉSUMÉ EXÉCUTIF

POUR UNE QUALITÉ DE VIE MEILLEURE ET DURABLE DANS LES VILLES EUROPÉENNES ¹

Le rapport contient :

CHAPITRES	SOMMAIRE
1 Introduction	<ul style="list-style-type: none"> - Les raisons pour lesquelles l'UE intervient et doit continuer à intervenir dans les zones urbaines - Comment les acteurs des zones urbaines perçoivent l'intervention de l'UE
2 État de l'art en Europe	<p>Thématiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Utilisation durable des sols et renouvellement urbain ✓ Approvisionnement et gestion de l'eau ✓ Gestion des déchets et économie circulaire ✓ Transition énergétique ✓ Mobilité urbaine durable ✓ Qualité de l'air et du bruit ✓ Adaptation au climat ✓ Croissance verte et éco-innovation ✓ Inclusion sociale ✓ Gouvernance pour un développement urbain durable et participation de la société civile
3 Rôle et soutien des programmes de l'UE dans les zones urbaines européennes	<ul style="list-style-type: none"> - Le financement de la politique urbaine de l'UE à ce jour - Perspectives pour les futurs programmes de l'UE 2021-27
4 Constatations et recommandations	<ul style="list-style-type: none"> - Analyse SWOT - Recommandations à la Commission Européenne pour la période de programmation 2021-27

1. POURQUOI L'UE CONTINUE ET DOIT CONTINUER D'INTERVENIR DANS LES ZONES URBAINES ?

La population urbaine de l'UE augmente rapidement

L'Europe est un continent fortement urbanisé : plus de 80 % de la population devrait vivre dans des zones urbaines européennes d'ici 2050. Bien que les zones urbaines ne représentent qu'environ 4 % de la surface de l'Europe, le simple nombre de personnes a un impact énorme sur les ressources et la biodiversité bien au-delà des frontières des villes.

En fait, l'évolution de la population urbaine et rurale de l'UE au cours des dernières décennies est claire (Eurostat), la tendance est une concentration croissante de la population dans les zones urbaines, réduisant drastiquement la population des zones rurales, mais caractérisée également par une occupation spatiale d'un territoire rural plus large (étalement urbain) en particulier dans les zones métropolitaines.

En 100 ans, 30 % de la population de l'UE quittera les zones rurales pour les zones urbaines (Eurostat).

¹ Rapport sur la manière dont les fonds alloués par l'article 7 du règlement FEDER pour le développement des politiques urbaines sont utilisés et comment ils peuvent être améliorés.

	Pourcentage de la population totale de l'UE								
	1950	1970	1980	1990	2000	2015	2020	2030	2050
Urbain	51.5	63	67.4	70	70.9	73.6	74.7	77	82
Rural	48.5	37	32.6	30	29.1	26.4	25.3	23	18

Ces zones urbaines sont considérées à la fois comme la source et la solution des défis économiques, environnementaux et sociaux d'aujourd'hui. Les zones urbaines d'Europe abritent plus des deux tiers de la population de l'UE, elles représentent environ 80 % de la consommation d'énergie et génèrent jusqu'à 85 % du PIB européen. Ces zones urbaines sont les moteurs de l'économie européenne et servent de catalyseurs à la créativité et à l'innovation dans toute l'Union. Mais ce sont aussi des lieux où les problèmes persistants, tels que le chômage, la ségrégation et la pauvreté, sont les plus graves. Les politiques urbaines ont donc une portée transfrontalière plus large, c'est pourquoi le développement urbain est au cœur de la politique régionale de l'UE.

Les villes de l'UE sont représentées :

82 %	De la population de l'UE qui devrait vivre dans les zones urbaines de l'UE vers 2050
4 %	Surface du territoire de l'UE occupée
80 %	Consommation d'énergie dans l'UE
85 %	Du PIB de l'UE

L'étendue des zones urbaines en Europe et ailleurs

La définition des zones urbaines et des villes de l'ONU est très simple, elle classe 4 catégories : Agglomération urbaine, Zone métropolitaine, Ville proprement dite et Villes (variant des petites villes de moins de 500.000 hab. aux métropoles de plus de 20 millions d'habitants).

La définition actuelle de la "ville", élaborée en 2011 par la Commission Européenne et l'OCDE et applicable aux pays de l'UE et de l'OCDE, est basée sur la taille et la densité de la population. Eurostat précise plusieurs catégories : Trame urbaine, centre urbain (avec minimum 50 000 hab), ville, zone de navettage, zone urbaine fonctionnelle, grande ville et typologie urbaine-rurale.

Dans le cadre de ces concepts, le programme européen ESPON², qui vise à analyser le potentiel de développement polycentrique en Europe (27+2 pays), a identifié 1 595 zones urbaines fonctionnelles (Functional Urban Areas, FUA) comptant au moins 20 000 habitants et composées d'une zone centrale et de zones environnantes économiquement intégrées au centre.

Ce qui semble clair³, c'est que le **terme "zone urbaine"** est souvent utilisé mais **pas clairement défini**, et que :

- Environ la moitié des villes de l'UE avaient un centre urbain relativement petit, comptant entre 50 000 et 100 000 habitants. ⁴
- Dans l'UE 28, 960 villes, 715 zones urbaines fonctionnelles et 40 grandes villes ont été identifiées.

² Projet ESPON 1.4.3 Etude sur les fonctions urbaines Rapport final Mars 2007 + Référence 3.

https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/fr-1.4.3_April2007-final.pdf

³ Jürgen Breckenkamp, Lesley Patterson, Martina Scharlach, Wolfgang Hellmeier, Arpana Verma
Journal européen de santé publique, volume 27, numéro suppl_2, 1er mai 2017, pages 19-.

⁴ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/9507230/KS-GQ-18-008-EN-N.pdf/a275fd66-b56b-4ace-8666-f39754ede66b>



- La densité moyenne des villes (habitants par km²) est de 3 000 en Europe, contre 1 600 en Amérique du Nord et 4 à 8 000 en Asie, en Afrique et en Amérique latine.⁵
- Villes de plus de 5 millions d'habitants. Nous en avons 4 dans l'UE contre 79 dans le monde
- L'UE compte 271 régions métropolitaines⁶, 500 villes de plus d'un million d'habitants et 13 000 villes de moins d'un million d'habitants.
- Il n'existe pas de définition des villes de petite et moyenne taille dans l'UE.

Le panorama des villes partenaires d'EURE

Le spectre des villes des partenaires de l'Eure représente une population totale de **10 200 000** habitants, dans 9 pays (Espagne, Portugal, Italie, Roumanie, Pologne, République tchèque, Chypre, France et Lettonie). **466** villes sont concernées. Parmi ces villes, 10 ont plus de 200 000 habitants, 35 ont plus de 50 000 habitants, 21 entre 20 et 50 000 habitants, et 410 sont des petites villes de moins de 20 000 habitants.

Le projet Eure comprend de grandes villes comme les régions métropolitaines de Riga, Rennes, Brest, Lublin, Nicosie, Pielsen, Vigo, Coruna, Porto et Vila Nova de Gaia.

Quels sont les défis des zones urbaines d'aujourd'hui et de demain ?

Aujourd'hui, les "zones urbaines" de l'UE, quels que soient leur taille ou leur statut démographique, sont confrontées à des problèmes considérables auxquels il faut trouver des solutions. Ces problèmes sont les suivants : démographiques (augmentation, diminution ou vieillissement de la population), augmentation de la pauvreté, économiques (activités à réinventer et emplois à maintenir ou à créer), environnementaux (prévention du changement climatique, pollution, qualité de vie), relations rurales-urbaines (espace disponible pour l'occupation urbaine, l'agriculture et d'autres activités économiques), mobilité, exclusion sociale, pression fiscale, efficacité des ressources (approvisionnement en eau, collecte et traitement des déchets, énergie), logement, sécurité et gouvernance (y compris la participation de la société civile au processus décisionnel).

L'AGENDA URBAIN DE L'AGENDA DE L.E.L.

Ce sont des défis qui nécessitent une réponse adéquate et une gouvernance efficace.

Les Nations unies et l'Union européenne ont déjà analysé la plupart de ces problèmes et apporté certaines réponses dans le cadre de l'agenda urbain⁷.

Le Pacte d'Amsterdam approuvé par les ministres de l'UE chargés des questions urbaines le 30 mai 2016 a établi l'Agenda urbain pour l'UE. Fondé sur les principes de subsidiarité et de proportionnalité, l'Agenda urbain se concentre sur les trois piliers de l'élaboration et de la mise en œuvre des politiques de l'UE : Une meilleure réglementation, un meilleur financement et une meilleure connaissance⁸.

⁵ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/citiesreport/state_eu_cities2016_en.pdf

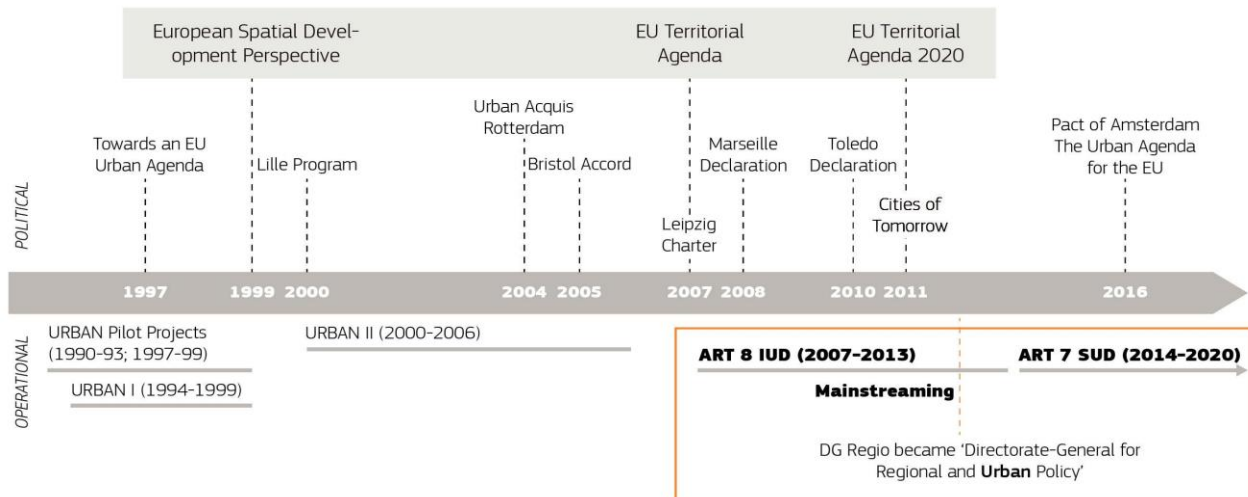
⁶ une zone urbaine fonctionnelle (ville plus zone de migration pendulaire) d'au moins 250 000 habitants

⁷ Toutes les informations concernant l'agenda urbain de l'UE sont disponibles sur <https://ec.europa.eu/futurium/en/urban-agenda/multi-level-governance-in-action>.

⁸ https://ec.europa.eu/knowledge4policy/territorial/topic/urban_en



Source : L'évolution de la dimension urbaine de la politique de l'UE ⁹



2007 a été une année déterminante dans ce long processus. En effet, c'est l'année où la Charte de Leipzig sur les villes durables a été signée lors d'une réunion ministérielle informelle tenue sous la présidence allemande du Conseil de l'Union européenne. La Charte de Leipzig propose deux principes clés pour le développement urbain durable : l'application d'une politique de développement holistique et intégrée, et l'attention particulière portée aux quartiers défavorisés.

[Le nouvel agenda urbain - Le nouvel agenda urbain, adopté par l'Assemblée générale des Nations unies le 23 décembre 2016](#), est une pierre angulaire de la mise en œuvre de l'[Agenda 2030 pour le développement durable](#) et d'autres programmes de réforme marquants tels que l'[Accord de Paris](#).

Le nouvel agenda urbain intègre une nouvelle reconnaissance de la corrélation entre une bonne urbanisation et le développement. Il souligne les liens entre une bonne urbanisation et la création d'emplois, les possibilités de subsistance et l'amélioration de la qualité de vie, qui devraient être inclus dans chaque politique et stratégie de rénovation urbaine (17 objectifs).

ODD 1 Pas de pauvreté, sous toutes ses formes et partout dans le monde
 ODD 2 Non à la faim, assurer la sécurité alimentaire et une meilleure nutrition et promouvoir une agriculture durable
 ODD 3 Bonne santé et bien-être
 ODD 4 Éducation de qualité
 SDG 5 Égalité des sexes
 ODD 6 Eau potable et assainissement
 ODD 7 Énergie propre et abordable
 SDG 8 Travail décent et croissance économique, plein emploi productif et travail décent pour tous
 ODD 9 Industrie, innovation et infrastructure
 ODD 10 Réduction des inégalités
 SDG 11 Villes et communautés durables, Rendre les villes et les établissements humains inclusifs, sûrs, résilients et durables.
 SDG 12 Production et consommation responsables
 SDG 13 Mesures de protection du climat
 SDG 14 La vie sous l'eau
 SDG 15 La vie sur terre
 SDG 16 Paix, Justice et Institutions fortes
 SDG 17 Partenariats pour les objectifs

Une NOUVELLE Charte de Leipzig¹⁰ a été approuvée par les ministres de l'UE le 1^{er} décembre 2020, pour répondre aux nouveaux défis du développement urbain durable, y compris les effets de la pandémie sur les villes de toute l'Europe, et avait pour référence l'objectif SDG 11 de l'Agenda urbain des Nations unies :

1. le pouvoir transformateur des villes européennes
 - 1.1 Les trois niveaux spatiaux des villes européennes
 - 1.2 Les trois dimensions des villes européennes
2. Principes clés de la bonne gouvernance urbaine
3. Donner aux villes les moyens de se transformer
 - 3.1 Renforcer la gouvernance urbaine pour assurer le bien commun
 - 3.2 Garantir des politiques et un financement adéquats pour les villes

L'UE, tout au long des dernières décennies, a développé plusieurs instruments qui s'appliquent également aux villes, tels que : plusieurs directives concernant l'eau, les eaux usées et les déchets solides, ainsi que d'autres réglementations environnementales (comme Natura 2000) ; la stratégie numérique de l'UE et, plus récemment, le plan d'action pour l'économie circulaire.

Avec cette nouvelle Charte de Leipzig, il est temps pour l'UE de la mettre en œuvre et de mettre en avant les ressources financières correspondantes.

Tout le monde s'accorde à dire qu'une ville connaît un développement économique lorsque les revenus de la population augmentent. Une ville connaît une croissance économique si la production de son économie augmente. Si la croissance économique est plus lente que la croissance démographique, les revenus risquent de diminuer et les inégalités d'augmenter. Une croissance qui accroît les inégalités peut profiter à certains groupes, mais le critère de développement à long terme consiste à déterminer si le revenu par habitant augmente de manière à répartir les opportunités et à être raisonnablement durable sur le long terme.

Et que la politique de développement d'une ville est jugée réussie si elle augmente le revenu réel par habitant dans la ville. Le revenu des ménages varie fortement en fonction d'autres caractéristiques d'une économie, notamment la spécialisation, l'éducation, la capacité scientifique et technologique, et les salaires dans les secteurs clés. En outre, les caractéristiques nationales et locales du marché du travail et la qualité des institutions peuvent avoir un impact important sur le revenu par habitant et sa répartition.

De nombreuses villes de l'UE sont confrontées à des problèmes supplémentaires liés à leur situation frontalière, pour lesquels des solutions spécifiques doivent également être trouvées, notamment la gouvernance transfrontalière.

Un nouveau défi - l'impact socio-économique du COVID 19

À ces défis s'en ajoute un nouveau, plus complexe, au début de l'année 2020, avec la crise sanitaire européenne COVID 19, aux conséquences socio-économiques énormes, jamais vues depuis la Seconde Guerre mondiale, qui doit être considérée comme une priorité dans la future politique urbaine de l'UE.

Les villes et les municipalités, autres que les gouvernements nationaux et régionaux, seront en première ligne de la réponse à la crise sociale de l'exclusion sociale croissante en raison de l'augmentation du chômage et de la réduction des revenus des ménages. Elles seront également en première ligne non seulement pour aider les

¹⁰ <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/EN/themen/building-housing/city-housing/new-leipzig-charta.html>



chômeurs avec des revenus de base, mais aussi pour aider les gens à retourner au travail en stimulant de nouvelles activités économiques et en investissant dans les infrastructures socio-économiques pour les attirer.

Le *document de l'OCDE intitulé "Réponses des politiques des villes" (23 juillet 2020)*¹¹ renforce cette analyse, ainsi que l'estimation de McKinsey & Company selon laquelle¹² près de **59 millions d'emplois (26 % de l'emploi total) en Europe sont potentiellement exposés à** des réductions d'heures ou de salaires, à des mises à pied temporaires ou à des licenciements permanents. Les emplois à risque représentent 74 % de l'emploi total dans le secteur de l'hébergement et de la restauration, 50 % dans le secteur des arts et du divertissement et 44 % dans le secteur du commerce de gros et de détail. Le commerce de gros et de détail représente environ 14,6 millions d'emplois à risque (25 % du total des emplois à risque) et le secteur de l'hébergement et de la restauration environ 8,4 millions (14 %) ; la fabrication et la construction comptent également un nombre important d'emplois à risque. D'autres secteurs sont beaucoup moins touchés, comme les services professionnels (1,6 million), la finance et l'assurance (1,2 million), l'information et la communication (0,6 million), l'agriculture (0,4 million) et l'immobilier (0,3 million).

Les questions sont les suivantes :

- *Quand l'aide financière sera-t-elle disponible ?*
- *Comment se présente le travail sur la base des accords de partenariat des États membres ?*
- *Comment les villes et les municipalités vont être impliquées.*
- *Comment les fonds de l'UE vont-ils être alloués aux villes et aux municipalités quand on sait qu'environ 80 % de la population de l'UE vit dans des zones urbaines ?*

2. Recommandations pour l'avenir de la politique urbaine de l'UE

L'accent est mis sur 4 groupes principaux de recommandations :

- A. Comment devrait se présenter la future politique urbaine de l'UE
- B. Recommandations pour chacun des thèmes de la politique urbaine
- C. Financement
- D. La gouvernance

A. Comment devrait se présenter la future politique urbaine de l'UE

Avec l'adoption de l'Agenda 2030, un jugement clair a été exprimé sur la *non-durabilité* du modèle de développement actuel, non seulement sur le plan environnemental, mais aussi sur le plan économique et social. Une vision intégrée a émergé - sans distinction entre pays "développés" et "en développement".

La durabilité environnementale doit être comprise comme un cadre de référence transversal de la politique de cohésion, non seulement comme un élément important pour sauvegarder les ressources naturelles et garantir un processus de développement compatible avec les défis du changement climatique, mais aussi comme un véritable moteur de la croissance régionale. La nouvelle politique de cohésion, en accord avec chaque processus de planification régionale, devra marquer un "green deal", un accord/pacte que les Régions signent non seulement

¹¹ <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/cities-policy-responses-fd1053ff/>

¹² <https://www.mckinsey.com/industries/public-sector/our-insights/safeguarding-europes-livelihoods-mitigating-the-employment-impact-of-covid-19>



avec l'Europe mais aussi avec leurs autorités locales et avec les systèmes productifs régionaux afin de redéfinir l'économie et de stimuler le développement.

Sur le plan environnemental, trois orientations principales devraient guider les interventions : (i) de nouvelles incitations pour les formes de production d'énergie à partir de sources renouvelables ; (ii) l'engagement à passer d'un modèle de développement basé sur l'économie linéaire à un modèle circulaire dans lequel la réduction des déchets est associée à des réductions des émissions de gaz à effet de serre ; (iii) l'attention portée à la mobilité durable, en particulier dans les grands centres urbains, étant donné la mobilité croissante pour le travail et les études.

Sur le plan social, le plus grand besoin est d'intervenir sur les inégalités croissantes (i) par une participation plus large au processus de production, en particulier des jeunes et des femmes ; (ii) par des interventions sur les sujets les plus faibles, également en raison de leur localisation dans des zones urbaines et territoriales plus défavorisées.

Sur le plan économique, l'engagement en faveur de l'innovation reste un axe stratégique décisif qui doit être réalisé grâce à la participation des entreprises et à une action visant à renforcer et à moderniser l'infrastructure de la connaissance des villes et des régions et la qualité du travail.

Du côté du marché : introduire des incitations pour les citoyens (consommateurs) afin d'acheter des produits qui respectent un processus de production durable.

Par conséquent, sur la base de ces orientations, les partenaires d'EURE estiment que la future politique urbaine de l'UE devrait :

- Mettre en œuvre la nouvelle Charte de Leipzig décidée fin 2020.
- Renforcer les compétences et le financement de toutes les villes pour répondre aux besoins actuels et futurs des citoyens, comme ceux qui sont apparus avec la crise sanitaire de Covid.
- Créer les conditions juridiques pour promouvoir les zones urbaines fonctionnelles, en particulier en ce qui concerne les petites villes de 20 000 habitants ou plus, afin de garantir un développement correct du réseau rural-urbain. Créer les conditions d'une résolution meilleure et efficace des problèmes communs des villes en gérant les services publics de manière coopérative et en réduisant ainsi les coûts opérationnels pour les communautés impliquées.
- Accorder une attention particulière à la gouvernance des villes et encourager la participation des citoyens au processus de décision publique, notamment au niveau local.

B. Recommandations par thème de la politique urbaine

Outre les recommandations générales formulées dans le rapport complet, la future politique urbaine de l'UE devrait concrètement promouvoir les idées thématiques suivantes afin de garantir de meilleurs résultats pour la qualité de vie des citoyens et le développement durable des zones urbaines et rurales.

Efficacité des ressources urbaines

Au cours des dernières décennies, l'UE s'est davantage concentrée sur la législation environnementale. En conséquence, la pollution de l'air, de l'eau et du sol a été considérablement réduite. La législation au niveau de l'UE a été modernisée et l'utilisation de nombreuses substances toxiques ou dangereuses est désormais interdite ou limitée. Les citoyens de l'UE bénéficient donc d'une qualité d'eau parmi les meilleures au monde et plus de 18 % du territoire de l'UE a été désigné comme zone protégée pour la nature.

Utilisation durable des sols et rénovation urbaine

Si les Européens veulent disposer à l'avenir de suffisamment de terres pour vivre, travailler, se déplacer et se divertir dans les villes et, en même temps, avoir un équilibre entre l'espace urbain et les besoins agricoles/forestiers, ils doivent faire un choix en réduisant l'étalement urbain.



Comme l'indique le chapitre D.1.1 de la nouvelle Charte de Leipzig, consacré à la politique foncière active et stratégique et à l'aménagement du territoire :

"L'espace est limité dans de nombreuses villes, ce qui entraîne souvent des conflits d'intérêts. Les autorités locales doivent appliquer une planification de l'utilisation des sols et des politiques foncières durables, transparentes et équitables, y compris la propriété et le contrôle des terres par les autorités locales. Afin d'assurer un développement résilient et à long terme, les autorités locales doivent prendre en compte les développements et les risques stratégiques et futurs. Les éléments clés pour y parvenir sont :

- *Des structures d'habitat polycentriques avec une compacité et une densité appropriées dans les zones urbaines et rurales, avec des connexions optimales au sein des villes pour minimiser les distances entre le logement, le travail, les loisirs, l'éducation, les commerces et les services locaux. Cela devrait minimiser les besoins de circulation et de mobilité au sein des villes et entre elles, en luttant contre l'étalement urbain et en réduisant les zones de circulation ;*
- *Encourager la coopération au-delà des frontières administratives et nationales et la coordination de l'aménagement du territoire dans les zones urbaines fonctionnelles, en tenant compte des liens entre zones urbaines et rurales, afin de prévenir et de contenir l'étalement urbain ;*
- *Réduire l'occupation des sols, en donnant la priorité à la rénovation et à la régénération complexe des zones urbaines, y compris le réaménagement des friches industrielles, afin de limiter l'imperméabilisation des sols ;*
- *L'aménagement du territoire doit équilibrer la densité urbaine en favorisant les infrastructures vertes et bleues, afin d'accroître la biodiversité urbaine et de permettre un développement urbain neutre sur le plan climatique, résilient et respectueux de l'environnement, ainsi qu'une meilleure qualité de l'air ;*
- *Conception et gestion d'espaces publics sûrs et accessibles offrant un cadre de vie sain à tous les citoyens ;*
- *Des zones suffisantes pour des logements adéquats, sûrs, bien conçus et abordables afin de garantir des quartiers dynamiques et socialement mixtes, en évitant toute politique foncière spéculative ;*
- *Des espaces urbains à usage mixte pour promouvoir de nouvelles formes de production et d'activité économique dans une économie verte, créative et basée sur les services. "*

Par conséquent, EURE recommande que :

1. La nouvelle politique urbaine devrait encourager et soutenir financièrement la réduction de l'étalement urbain ; cette réduction devrait se faire par le biais de zones urbaines ou de grandes zones urbaines intégrées incluant les environs ruraux (dans un concept de zone urbaine fonctionnelle) pour la réutilisation, la reconstruction, la revitalisation des espaces pour apporter de nouvelles fonctions. Des mesures devraient être prises pour soutenir la "régénération des friches industrielles", le "logement social" (et l'augmentation de la densité des logements, par exemple), les concepts de "renouvellement urbain / régénération urbaine / revitalisation urbaine", l'augmentation de la quantité d'espaces publics et l'amélioration de leur qualité, la préservation et le développement du patrimoine bâti et du patrimoine culturel, etc.

Eau - collecte de l'eau, gestion des inondations urbaines, gestion des eaux pluviales

On considère généralement que l'Europe dispose de ressources en eau suffisantes, mais la pénurie d'eau et la sécheresse sont des phénomènes de plus en plus fréquents et répandus dans l'UE.

Les États membres de l'UE sont tenus de procéder à une évaluation préliminaire des risques d'inondation afin d'identifier les zones potentiellement inondables, d'établir et de publier des cartes des risques et des dangers d'inondation et de développer et mettre en œuvre des plans de gestion des risques d'inondation. Les villes tentent de répondre à l'évolution des conditions climatiques et d'introduire de nouvelles approches de la gestion de l'eau. Dans le passé, la gestion de l'eau dans les villes se concentrait sur l'approvisionnement en eau potable, la réduction des risques d'inondation et la résolution de la pollution de l'eau. Les principaux risques identifiés associés au changement climatique sont également les précipitations extrêmes, les inondations en ville, l'imprégnation insuffisante de l'eau de pluie, la sécheresse et la quantité insuffisante d'eau.

2. Par conséquent, toutes les villes et tous les groupes de villes devraient être encouragés à se doter de **stratégies et de plans d'action à long terme** pour mettre en œuvre des mesures visant à : **Assurer l'approvisionnement en eau à l'avenir ; Réduire les risques d'inondation et la pollution des eaux souterraines.**

Déchets et économie circulaire

Le paquet sur l'économie circulaire, adopté en mars 2020, conduira à un recyclage accru des déchets et contribuera ainsi à la création d'une économie circulaire. Il encouragera l'utilisation d'emballages recyclables et d'emballages réutilisables et améliorera la manière dont les déchets sont gérés.

Les autorités locales et régionales ont un rôle important à jouer pour lancer et accélérer la transition vers une économie circulaire, que ce soit en montrant l'exemple, en fixant des conditions-cadres claires ou en soutenant directement les acteurs locaux et régionaux.

Point de départ : l'analyse du contexte local et régional : des facteurs tels que le profil industriel d'une région (par exemple, les secteurs des services et des ressources intensives), l'accessibilité (par exemple, la mise en œuvre de systèmes de transport plus efficaces en termes de ressources, de systèmes de chauffage urbain ou d'une économie de partage pourrait être un plus grand défi pour les moins accessibles) jouent un rôle important.

Utiliser des marchés publics intelligents : utiliser des critères et des mécanismes de marchés publics écologiques tels que les achats pré-commerciaux.

Soutenir les parties prenantes locales et régionales : Les autorités locales et régionales peuvent offrir un soutien aux parties prenantes concernées en leur fournissant un financement ciblé, un accès aux connaissances et aux informations, ainsi que des possibilités de mise en réseau.

Fixer des conditions cadres claires : Les villes et les régions doivent intégrer leur engagement en faveur de l'économie circulaire dans les documents stratégiques pertinents, en définissant les priorités locales, les mesures prévues et les formes de soutien disponibles. Cela envoie un signal clair aux acteurs locaux et régionaux, leur permettant de planifier leurs activités à long terme. Ces documents peuvent inclure des programmes opérationnels régionaux de l'UE, des plans de développement à long terme, des stratégies environnementales, ainsi que d'autres stratégies thématiques ou sectorielles (par exemple, des plans de gestion des déchets ou de développement industriel).



Il est donc fortement recommandé :

3. Toutes les villes et groupes de villes doivent mettre en œuvre les actions nécessaires pour atteindre les objectifs définis dans le paquet sur l'économie circulaire. Mais ils ne doivent pas être seuls dans le processus, des conseils et un soutien financier nationaux et européens doivent être disponibles pour encourager les actions urbaines.

Transition énergétique

Malgré les gains d'efficacité, la consommation d'énergie devrait continuer à augmenter au rythme de 0,7 % par habitant et par an.

Au cours des dix dernières années, les municipalités sont devenues des acteurs importants sur les marchés mondiaux de l'énergie, elles augmentent même les capacités et les ressources de leur propre personnel pour faire face au changement climatique et mener de nouveaux programmes énergétiques tout en exerçant un leadership dans les programmes et les politiques visant à décarboniser les produits et l'utilisation de l'énergie.

Cela est visible dans le cas des énergies renouvelables, dont la consommation d'énergie finale n'a cessé de croître. Cette tendance est très prometteuse, mais pour la maintenir, il reste beaucoup à faire.

4. Les villes et les groupes de villes devraient renforcer leurs mesures d'efficacité énergétique, en intégrant autant que possible les énergies renouvelables. Développer notamment les systèmes intelligents, les réseaux et les systèmes de stockage de l'énergie au niveau local par des interventions visant à soutenir la promotion des technologies d'intégration de l'énergie provenant de sources renouvelables ;

Mobilité urbaine durable

Aujourd'hui, le transport urbain repose sur l'utilisation de voitures particulières à carburant conventionnel, dont la consommation d'énergie est principalement basée sur le pétrole (98%). Ce type de transport représente une part importante de la consommation totale d'énergie (33%). En outre, le transport urbain représente 40% des émissions de CO2 dans le secteur des transports, un secteur qui pèse 20% des émissions totales de carbone, une contribution importante au changement climatique.

La moitié des déplacements urbains totaux (moins de 5 km) sont effectués en voiture privée, ce qui entraîne un niveau élevé de congestion et coûte 202 milliards d'euros par an. Les accidents urbains représentent plus de 10 000 victimes par an. Enfin, les voitures privées ne sont pas utilisées dans 96 % des cas, bien qu'un tiers des infrastructures urbaines leur soient dédiées, ce qui implique une diminution de la place publique pour les autres modes.

Malgré des politiques stratégiques constantes, des plans d'action et des financements importants, la Cour des comptes européenne affirme que les projets soutenus par l'UE n'ont pas encore contribué à rendre la mobilité dans les zones urbaines plus durable. En ce qui concerne le transport urbain, l'objectif prévu en matière de passagers n'est pas souvent atteint et les embouteillages n'ont pas encore été réduits de manière significative, ce qui a une incidence négative sur la santé des personnes et le changement climatique.



Les SUMP - Plans de mobilité urbaine durable ont contribué à améliorer la qualité de vie dans les villes européennes, notamment dans les centres-villes. Néanmoins, il reste des points à améliorer.

Une transition vers la durabilité repose sur des politiques structurelles à l'échelle urbaine fonctionnelle. En tant qu'application de la subsidiarité, les **SUMP devraient être au cœur de la stratégie-cadre européenne**. Les États membres (ou d'autres autorités législatives) doivent les rendre légalement obligatoires en même temps que les fonds nationaux ou régionaux dédiés, et en faire définitivement **une condition préalable à la demande de fonds européens par les villes**. Au lieu d'États centralisés, les régions ou d'autres zones administratives appropriées (comme les zones métropolitaines, les agglomérations, les fédérations intercommunales ou d'autres zones urbaines fonctionnelles) pourraient devenir une institution intermédiaire plus opérationnelle pour promouvoir, soutenir et suivre la mise en œuvre du SUMP, en partageant les meilleures pratiques dans un contexte géographique similaire, en particulier dans un territoire polycentrique de petites et moyennes villes.

Les SUMP doivent être conformes à la planification urbaine ainsi qu'aux plans dédiés à l'énergie, à l'environnement ou au changement climatique. En outre, ils doivent protéger les usagers vulnérables, notamment lorsque les modes actifs sont encouragés. La gestion du stationnement doit également être optimisée afin de réduire la congestion du trafic due à la recherche de places de stationnement.

Les réglementations relatives à l'accès des véhicules, telles que les zones à faibles émissions, doivent être plus largement déployées pour éviter de faire venir les voitures privées dans les centres-villes, en déployant des parcs relais à l'entrée des villes.

Avec moins de voitures, il serait possible de réaménager l'espace public et de mieux soutenir une approche intégrée de la mobilité urbaine multimodale, non seulement pour les passagers mais aussi pour la logistique. Par conséquent, les solutions STI pourraient offrir des outils numériques pour permettre l'intégration de la mobilité.

La mobilité partagée doit être utilisée aux deux extrémités de la chaîne de déplacement avec des solutions pour le premier et le dernier kilomètre, comme les vélos, les vélos électriques ou les véhicules urbains électriques ultra-compacts appropriés¹, physiquement situés dans les principales stations de mobilité. Il apparaît que les autorités chargées de la mobilité doivent s'engager dans des collaborations avec des opérateurs privés afin d'intégrer la mobilité partagée dans l'ensemble du système multimodal, notamment en déployant de nouveaux services de transport performants dans les zones mal desservies, grâce à des modèles économiques appropriés. La mobilité partagée ne peut être considérée comme un mode alternatif que si les véhicules sont utilisés sur des voies prioritaires. En conclusion, le **partage de l'espace public est une condition structurelle importante pour concurrencer les voitures privées**.

Encourager le transfert modal nécessite d'engager des investissements importants dans des systèmes de transport urbain sur rail léger (tramway ou tram-train) afin de relier la ville principale à ses zones périurbaines. Cette approche renvoie à une **planification urbaine dans le périmètre des zones urbaines fonctionnelles**, apportant potentiellement un nouvel équilibre des activités avec des relocalisations économiques.

En Europe, un grand nombre d'études, de projets de démonstration et de partage des meilleures pratiques ont déjà été soutenus financièrement et bien répartis. Une nouvelle phase devrait voir le jour en engageant des politiques structurelles soutenues par des partenariats public-privé - multimodalité et électrification - pour accomplir une véritable transition vers une mobilité urbaine durable.

Par conséquent, il est recommandé :

5. Promouvoir la mobilité urbaine intermodale durable par des interventions visant à améliorer les actions de mobilité urbaine durable telles que l'acquisition de matériel roulant à faible impact environnemental, l'amélioration significative du réseau cyclable



*et cycliste/pédestre dans la zone urbaine, la mise en œuvre d'actions intégrées visant à améliorer la facilité d'utilisation lors du **passage d'un mode à un mode à faibles émissions** (par exemple, les points d'échange, les parkings d'échange, les places de stationnement, les parkings à vélos, etc.) **ou collectifs** (avec une référence particulière aux aménagements des gares routières, des gares ferroviaires, des arrêts de tramway, etc.) et le développement de **solutions d'info-mobilité et de transport intelligent** pour une meilleure utilisation des services et des infrastructures de services par les citoyens.*

Gestion de l'environnement Performance

Qualité de l'air et du bruit

La pollution de l'air et la pollution sonore sont des phénomènes des temps modernes et l'augmentation de la population urbaine, les transports et le développement de l'industrie en sont souvent les principales sources. Les conséquences sur la santé publique et la qualité de vie des citoyens imposent de prendre des mesures. Par conséquent, il est recommandé :

6. La pollution atmosphérique : *Les villes et les groupes de villes devraient mettre en œuvre le paquet politique sur l'air pur de la Commission Européenne, y compris un programme pour l'air pur en Europe fixant des objectifs pour 2020 et 2030, adopté en 2013 ; et suivre les orientations fournies dans la communication "Une Europe qui protège : Un air pur pour tous", adoptée en 2018.*

7. Pollution par le bruit : *Les villes et groupes de villes doivent mettre en œuvre la directive 2002/49/CE sur le bruit dans l'environnement.*

Adaptation au climat

L'adaptation au climat est l'un des thèmes actuels abordés à tous les niveaux de l'administration. L'adaptation au changement climatique, l'adaptation aux impacts actuels et attendus, est essentielle pour le développement durable des villes. Comme le mentionne la nouvelle Charte de Leipzig, "les politiques, plans et projets prédictifs et préventifs devraient inclure divers scénarios pour anticiper les défis environnementaux et climatiques et les risques économiques, ainsi que les transformations sociales et les problèmes de santé".

8. Promouvoir l'adaptation au changement climatique, la prévention des risques et la résilience aux catastrophes par des interventions de prévention *(interventions et actions de la réglementation et du gouvernement du territoire visant à atténuer les risques tels que le risque hydraulique pour l'environnement, le patrimoine culturel, le système social et les activités économiques).*

Inclusion sociale

En gardant à l'esprit que l'un des piliers de l'UE fait référence aux droits sociaux, il est important de noter qu'au niveau de l'UE27, le taux de population menacée de pauvreté est de 16,8% (plus de 75 millions de personnes et 27% sont des enfants) et cet indicateur est en augmentation depuis 2010. Ce taux est basé sur les données de 2018 (dernières informations d'Eurostat) et varie d'un pays à l'autre, mais en termes généraux, nous pouvons conclure que la situation réelle est bien pire, nécessairement après l'impact socio-économique de COVID 19.



Les villes sont en première ligne pour résoudre les problèmes d'exclusion sociale qui concernent essentiellement : les familles à très faibles revenus, les conditions de logement (en particulier pour les sans-abris), les conditions de santé et d'éducation, et la situation des migrants et des réfugiés.

Sans élimination de l'exclusion sociale, il n'y a pas de cohésion sociale, l'un des objectifs de l'intégration européenne.

Il est donc recommandé :

Les villes et les groupes de villes doivent promouvoir l'inclusion sociale. Ils doivent être fortement conseillés, encouragés et soutenus pour préparer et mettre en œuvre des plans d'action pour l'inclusion sociale sur leur territoire. Ces plans d'action doivent notamment prévoir le financement de mesures visant à créer des emplois dans l'économie locale, à fournir des logements sociaux (en particulier pour les sans-abri) et une éducation (en particulier pour les enfants qui représentent 27% de la population menacée de pauvreté), là où l'impact de la pandémie a été le plus fort (les pauvres, les chômeurs, les travailleurs moins qualifiés, les moins éduqués, les personnes âgées) de manière coordonnée avec les autorités nationales, ainsi qu'à favoriser l'inclusion des migrants.

En outre, les villes et les groupes de villes devraient promouvoir l'inclusion sociale par le biais de la participation des citoyens aux processus décisionnels locaux.

Croissance verte et éco-innovation

Les arbres et les plantes augmentent leur capacité d'absorption des polluants, plus ils sont proches de la source de pollution. C'est pourquoi il est important de prévoir des actions non seulement de reforestation mais aussi des interventions dans les contextes urbains, considérant que les villes produisent environ 70% de la pollution totale. Les plantes en ville ne sont donc plus seulement destinées à être des éléments esthétiques et d'embellissement, mais de véritables moyens de protection de la qualité de l'air et par conséquent de notre santé.

En outre, une dimension "bleue" doit être prise en compte. La croissance bleue est une réalité pour les villes situées à proximité d'un fleuve, les villes côtières et portuaires, où l'eau est un élément primordial du développement urbain.

10. Les villes et les groupes de villes doivent renforcer la biodiversité, les infrastructures vertes et bleues dans l'environnement urbain et réduire la pollution par des interventions visant à créer des infrastructures vertes dans la zone urbaine, afin de sauvegarder et de protéger les ressources naturelles, de faire face aux effets négatifs du changement climatique, de réduire la consommation de sol et la dispersion des établissements.

C. Financement

Un thème important, en continuité avec la période de programmation actuelle, est celui du développement territorial intégré. En effet, la plus grande concentration des ressources devrait promouvoir le développement urbain durable basé sur des stratégies intégrées, locales et/ou territoriales. En même temps, les intégrations entre les fonds peuvent être renforcées, d'abord avec le FSE + pour les interventions en faveur de l'éducation et de la

formation, ainsi qu'avec le FEADER pour soutenir le développement de stratégies territoriales, en particulier dans les zones suburbaines.

Les villes sont en première ligne pour répondre aux besoins croissants des citoyens (80% de la population de l'UE), responsabilité accrue par l'impact socio-économique de la crise sanitaire du COVID 19 dans des domaines tels que l'augmentation de la pauvreté et de l'exclusion sociale.

Ils seront en première ligne de la réponse à la crise sociale de l'exclusion sociale croissante en raison de l'augmentation du chômage et de la réduction des revenus des ménages. Ils seront également en première ligne non seulement pour aider les chômeurs avec des revenus de base, mais aussi pour aider les gens à retourner au travail en stimulant de nouvelles activités économiques et en investissant dans les infrastructures socio-économiques pour les attirer.

Les institutions de l'UE ont récemment accepté d'augmenter l'allocation SUD à au moins 8 % pour la période de programmation 2021-27, ce qui est une bonne nouvelle mais pas suffisante au vu de l'énorme quantité d'investissements nécessaires.

Il est donc fortement recommandé :

11. Augmenter le soutien financier national et européen aux villes :

a) Le **soutien aux villes et à leurs réseaux doit être renforcé**. En particulier aux petites villes, qui peuvent être considérées comme les chefs de file des zones urbaines fonctionnelles (FUA) et impliquer les petites villes qui les entourent dans un système polycentrique.

b) Les **nouveaux instruments de l'UE** qui seront approuvés par le Conseil de l'UE et le Parlement concernant le paquet de relance de l'argent public (CFP - Cadre financier pluriannuel et l'UE de nouvelle génération) **devraient être l'occasion de stimuler le soutien financier des villes et des municipalités, en particulier par le biais des ITI - Investissements territoriaux intégrés**. Par conséquent, **l'allocation des fonds structurels de l'UE devrait être augmentée dans les programmes opérationnels à au moins 10%**, en prix courants en utilisant la facilité de l'allocation réelle qui est d'au moins (8%).

D. la gouvernance

Gouvernance pour un développement urbain durable et participation

Mandaté par les Nations unies, le programme ONU-Habitat promeut des villes et des communautés durables sur le plan social et environnemental. En Europe, l'"Agenda territorial 2030 : un avenir pour tous les lieux" devrait être le cadre politique approprié pour contribuer à l'Agenda 2030 pour le développement durable.

L'Agenda 2030, approuvé le 1erst décembre 2020, est une réelle opportunité pour inciter les administrations des villes à travailler au-delà des silos et à s'engager dans une collaboration avec les municipalités voisines afin de mettre en place des politiques holistiques au niveau de la zone urbaine fonctionnelle appropriée. Dans cet effort,



de nouveaux outils européens et des connaissances partagées pourraient aider les villes à aborder l'intégration et la cohérence des politiques, et ainsi établir une nouvelle gouvernance efficace. En conséquence, les **autorités urbaines pourraient mettre en place une plateforme de données urbaines**, qui devrait jouer un rôle clé dans le suivi des politiques grâce à une série d'indicateurs basés sur les ODD. À cet égard, la création de groupes de parties prenantes s'avère cruciale.

En Europe, 240 villes de plus de 100 000 habitants ont fait des progrès pour devenir des villes intelligentes¹³. Dans les pays nordiques, toutes les villes sont des villes intelligentes. La plupart des villes de plus de 100 000 habitants en Italie, en Autriche et aux Pays-Bas sont des villes intelligentes, ainsi que la moitié des villes britanniques, espagnoles et françaises. En revanche, l'Allemagne et la Pologne sont à la traîne, tandis que les États membres de l'Est de l'UE comptent le plus petit nombre de villes intelligentes.

Le concept de ville intelligente est devenu beaucoup plus multidimensionnel et évolutif, en fonction des technologies à utiliser, des données à gérer, des domaines à appliquer et du niveau d'intégration à atteindre. Le déploiement d'appareils connectés - capteurs, smartphones ou véhicules connectés - est une condition préalable à la collecte et à l'échange de données. Les villes intelligentes envisagent les données comme une ressource pour surveiller la vie urbaine, optimiser les politiques publiques ou créer de nouveaux services pour la société. Notons que la numérisation ne doit pas être considérée comme une fin en soi mais comme un moyen de favoriser l'inclusion, l'autonomisation et aussi la durabilité environnementale.

Au niveau international, le dialogue est engagé par le biais de la gouvernance à plusieurs niveaux. La Convention des maires pour le climat et l'énergie est un modèle de gouvernance multi-niveaux ascendant qui rassemble des gouvernements locaux, des régions, des États membres mais aussi des organisations non gouvernementales, comme le WWF. L'agenda urbain de l'UE a également lancé une série de partenariats pour traiter des questions urbaines thématiques. Chaque partenariat est composé d'autorités urbaines (villes), de la Commission Européenne, d'organisations de l'UE (Banque européenne d'investissement, Comité économique et social européen, Comité des régions), d'États membres, d'États partenaires, d'experts, d'organisations faïtières (par exemple, EUROCITIES, le Conseil des communes et régions d'Europe), d'organisations de la connaissance (par exemple, URBACT, ESPON et INTERREG EUROPE) et d'autres parties prenantes (ONG, entreprises, etc.).

La démocratie représentative est remise en question et les mécanismes de représentation traditionnels ne suffisent plus à garantir une participation démocratique adéquate. En ce qui concerne le processus délibératif, les corps intermédiaires - industrie, travail, associations professionnelles, organisations non gouvernementales... - sont progressivement impliqués à différentes échelles.

Au cours des deux dernières décennies, des solutions innovantes renforçant la participation ou l'autonomisation des citoyens se sont répandues en Europe. Le budget participatif, dans lequel les membres de la communauté décident directement comment dépenser une partie du budget public, s'est depuis largement répandu dans les villes européennes. Les plus grandes métropoles - Paris, Madrid, Lisbonne ou Milan - l'ont mis en œuvre ainsi qu'environ 3 000 villes plus petites (par exemple Rennes, Brest ou Viana do Castelo), impliquant des millions de citoyens européens. Au cours de la dernière décennie, cet effort a été favorisé par l'utilisation de plateformes numériques et de nouvelles méthodologies.

En outre, la société civile doit être engagée, non seulement les organismes intermédiaires mais aussi et plus directement les citoyens. En appliquant une approche ascendante, les CivicTechs pourraient soutenir les processus participatifs. Cependant, des événements en personne sont toujours nécessaires pour établir la confiance entre les représentants et la population. Grâce aux bénévoles ou à la loterie civique, les conseils de

¹³ <https://euagenda.eu/publications/how-many-smart-cities-are-there-in-europe>



citoyens ou les mini-débats publics à grande échelle, visant à cocréer une vision collective commune, pourraient dessiner l'avenir de la démocratie urbaine.

Par conséquent, il est fortement recommandé que :

Les villes et les groupes de villes devraient à l'avenir renforcer les concepts de gouvernance par le développement tels que les villes intelligentes et la participation à la gouvernance en impliquant la société civile dans le processus décisionnel.

Gouvernance et zones urbaines fonctionnelles (FUA)

Un concept important à prendre en compte dans la future gouvernance des villes est celui de la zone urbaine fonctionnelle (FUA).

En Europe, le tissu urbain est polycentrique. Au niveau national, les régions polycentriques sont, en réalité, organisées autour de FUA, grandes, moyennes ou petites, comme le montrent les différentes expériences nationales. **Ce type d'organisation doit être renforcé à l'avenir** car leur réalité est avérée.

L'étude du programme européen ESPON¹⁴ a été conclue :

- ✓ La qualité la plus importante du concept FUA est sa capacité à s'étendre au-delà des frontières administratives. En conséquence, les besoins en matière d'activité économique et de production de services peuvent être cartographiés plus efficacement. Cela conduit à une planification et une vision stratégiques plus cohérentes. De nombreux pays européens ont inséré certains niveaux statistiques entre le niveau municipal et le niveau régional, façonnant ainsi les zones urbaines actuelles et la coopération intercommunale. Les pays européens ont identifié les AUE de diverses manières, telles que les régions urbaines fonctionnelles, les districts, les zones de migration pendulaire, les zones de marché du travail local, les systèmes urbains quotidiens, les zones de déplacement et les unités infrarégionales, ainsi que d'autres.
- ✓ La zone urbaine fonctionnelle (FUA) se compose de la zone urbaine / municipalité centrale plus les zones adjacentes de migration pendulaire (municipalités périphériques). Les données de commutation au niveau NUTS 5 sont une condition préalable à la définition de ces FUA, mais les données de commutation (selon Data Navigator) ne sont disponibles pour ce niveau territorial que pour l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la Finlande, la France, l'Allemagne, le Luxembourg, la Norvège et la Suède. Les FUA ont une définition de contrepartie nationale (souvent appelée région urbaine fonctionnelle, zone de navette, bassin de vie, zone de migration pendulaire ou autre) dans 18 pays (Autriche, Belgique, République tchèque, Danemark, Finlande, France, Allemagne, Grèce, Hongrie (centres de travail régionaux), Italie, Norvège, Luxembourg, Pays-Bas, Suède, Suisse, République slovaque, Slovénie et Royaume-Uni). En raison du manque de données, le programme européen ESPON utilise les définitions nationales des AUE, ou les équivalents les plus proches disponibles. ***Les AUE dont la population est supérieure à 20 000 habitants sont considérées comme urbaines, et même les plus petites AUE sont prises en compte si elles ont un rôle fonctionnel dans le système urbain national.***

¹⁴ https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/fr-1.4.3_April2007-final.pdf

- ✓ Les FUA sont les composantes de base de la région polycentrique. Les régions polycentriques sont établies par deux ou plusieurs AUE qui se renforcent mutuellement. Nous avons affaire à des régions polycentriques urbaines à deux niveaux : le niveau (sub)national (régions polycentriques nationales) et le niveau transnational (régions polycentriques transfrontalières).
- ✓ Même si, dans la pratique, cela n'est statistiquement évident que pour les AUE de grande et moyenne taille, le concept peut être appliqué à des zones de 20 000 habitants et plus, voire de moins de 20 000 habitants, dans certaines circonstances.

Sont actuellement éligibles au FEDER : les grands FUA européens et les FUA des villes de 50 000 habitants ou plus. **Pourquoi seulement ces dernières ?** Une fois que les villes plus petites ont les mêmes problèmes, même à une échelle différente, et ont des ressources plus petites. Pour cette raison, ces **petites AUE, de 20 000 habitants ou plus, devraient être davantage soutenues.**

L'Europe est un territoire urbain polycentrique, avec différents niveaux de polycentrisme. Fondamentalement, le territoire urbain est organisé selon le schéma suivant :

- Les zones métropolitaines ou Métropoles, qui constituent naturellement des AUE.
- Villes de 50 000 habitants ou plus, qui constituent, ou peuvent constituer des AUE, au sein d'une région.
- Et in fine, les petites Villes entre 10-20.000 habitants, qui sont des centres d'attraction pour 2 ou plusieurs centres urbains plus petits.

En l'absence de statistiques détaillées et comparables au niveau européen sur les villes, il est raisonnable de prévoir un ensemble de critères d'éligibilité pour la constitution des AUE, en utilisant le critère d'Eurostat décrit ci-dessus comme base, et en ajoutant d'autres critères facilement identifiables et, par conséquent, de rendre les petits centres urbains également éligibles aux fonds nationaux et européens sur la base des AUE. Il est donc **fortement recommandé** :

13.A - Inclure à l'avenir, dans le but d'organiser la planification et la gestion urbaine dans les régions nationales polycentriques, les AUE d'environ 20 000 habitants ou plus¹⁵. Ces AUE devraient donc pouvoir accéder aux fonds européens pour la politique urbaine européenne sous la forme d'ITI.

13.B - Critères d'éligibilité pour les financements nationaux et FEDER 2021-27. La commune chef de file de l'AUE doit compter au moins 10 000 habitants¹⁶ environ et le territoire de l'AUE doit compter au total au moins 20 000 habitants. La ville chef de file du FUA doit élaborer un document décrivant son attractivité par rapport aux centres urbains et ruraux environnants (ex. % de la population non-résidente travaillant sur la commune, capacité à attirer de nouvelles activités économiques, caractéristiques des services fournis aux non-résidents). La continuité territoriale ne devrait pas être obligatoire, car l'orographie de certains territoires rend cette condition parfois impossible, même si le territoire fonctionne effectivement comme un FUA. Elle doit présenter un accord formel avec les autres centres urbains et ruraux impliqués, comprenant une stratégie de développement urbain intégré pour la zone FUA, acceptée par tous les partenaires.

Politique urbaine Instruments nécessaires

¹⁵ Les municipalités centrales et périphériques intégrées dans une zone d'influence de la ville principale de la municipalité centrale.

¹⁶ <https://www.palgrave.com/gp/book/97833319674094>



Afin d'améliorer la pertinence, l'efficacité et l'efficacité du processus d'élaboration et de mise en œuvre de politiques concernant les zones urbaines fonctionnelles et les autres régions fonctionnelles, il est essentiel de disposer de données, d'indicateurs et d'outils d'analyse permettant de mieux comprendre les moteurs de la croissance et du développement social inclusif dans les zones fonctionnelles. Les outils d'analyse à l'échelle européenne devraient contribuer à l'élaboration d'un agenda urbain évolutif et d'actions diversifiées pour des zones fonctionnelles concrètes en Europe. Il est également nécessaire de développer un modèle de financement pour les actions destinées à ces diverses zones fonctionnelles territoriales.

STATISTIQUES

Sans statistiques appropriées, il n'est pas possible de concevoir une politique urbaine européenne réaliste et évolutive.

Constatations

- Il n'existe pas de définition claire et consensuelle de la zone urbaine dans l'UE et ailleurs.
- Il n'existe pas de définition statistique claire des villes, en particulier de celles qui comptent moins de 50 000 habitants.
- L'UE ne dispose pas de statistiques au niveau des villes (Eurostat). Les quelques statistiques existantes se situent au niveau municipal (limite administrative), ce qui est communément accepté et ne représente pas la réalité de l'évolution urbaine.
- Il n'y a pas d'image globale claire, au niveau de l'UE, sur ce qu'est réellement l'investissement du financement de l'UE dans les villes pour la période 2014-20, puisque les informations sont dispersées à travers les stratégies nationales, régionales et locales (ITI, CCLD, etc.), les initiatives communautaires (Actions urbaines innovantes, Urbact, programmes Interreg, Life, etc.), et les programmes spécifiques du FSE concernant les populations jeunes (Initiative Jeunesse) et l'inclusion sociale.
- La classification statistique de l'UE (NUTS 2021) ne comprend que 3 niveaux (104 NUTS I, 281 NUTS II et 1348 NUTS III). Pourquoi ne pas créer un niveau NUTS IV pour comprendre la réalité urbaine - rurale ?

Il est donc **fortement recommandé d'améliorer la production de statistiques européennes et nationales** dans le sens suivant :

14. recommandations sur la production de statistiques :

*L'évolution urbaine a généré une transformation de l'échelle qui a donné lieu à **différents chiffres** (comtés, agglomérations urbaines...). Néanmoins, il **n'existe pas d'informations précises ni uniformes** sur ce niveau administratif qui pourraient être utilisées pour concevoir la politique urbaine. En ce sens, il semble opportun de **réfléchir à l'opportunité de créer un nouveau niveau NUTS IV**, notamment pour disposer de statistiques appropriées pour la politique urbaine.*

En étroite collaboration avec les institutions statistiques nationales, et en utilisant notamment le recensement périodique et spécifique, Eurostat devrait fournir des statistiques précises sur une base annuelle, ou au moins tous les 2 ans.

*Les **informations autres que la population et la superficie (km²)** doivent contenir au moins des données sur : a) l'espace urbain occupé (logement, industrie, services, espaces verts, transport) ; b) le logement (privé, social) ; c) le revenu moyen des familles (pour détecter les groupes de pauvreté).*



Les informations doivent être ventilées par : a) zones métropolitaines et zones urbaines fonctionnelles des grandes villes ; b) grandes villes (100 000 habitants ou plus) ; c) villes moyennes (entre 50 000 et 100 000 habitants) ; d) petites villes (moins de 50 000 habitants) ; e) zones urbaines fonctionnelles des petites villes (zone de navettage autour d'une ville d'environ 20 000 habitants, comme le propose l'ORATE).

ITI INSTRUMENT

Constatations

- L'ITI est utilisé avec succès dans l'actuelle période de programmation 2014-20 de l'UE. L'ITI est un outil précieux pour déléguer la prise de décision à des zones locales spécifiques. Dans ce cadre, les autorités locales devraient, à tout le moins, être plus étroitement associées à la sélection des projets.
- Les ITI urbains ne devraient pas être privilégiés et avoir la priorité sur les autres types d'ITI au niveau européen et national : Les ITI sont un outil pour tous les types de zones locales. Comme l'autorise le règlement, certains ITI seront appliqués au-delà des zones strictement définies comme urbaines, mais contribueront également au développement d'une approche intégrée dans les zones fonctionnelles et les quartiers, au niveau régional ou local. Elle est déjà utilisée dans certaines zones transfrontalières.
- L'ITI est un nouvel instrument et il est particulièrement important qu'une assistance technique soit disponible pour soutenir pleinement les activités de l'ITI, en particulier celles liées à la comptabilisation correcte des dépenses entre les différentes sources de financement de l'ESI.

Il est donc fortement recommandé :

15. La Commission Européenne recommande que les ITI soient utilisés au cours de la prochaine période de programmation de l'UE (2021-27) en tant qu'instrument principal pour le SUD. Les ITI devraient être encouragés non seulement pour les zones urbaines, mais aussi pour les zones urbaines fonctionnelles. Dans ce cas, les ITI devraient également être encouragés pour les zones urbaines fonctionnelles transfrontalières.