

Mobilité urbaine durable

2014/2242(INI) - 13/11/2015 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative de Karima DELLI (Verts /ALE, FR) sur la mobilité urbaine durable, en réponse à la communication de la Commission sur le même sujet.

Selon les estimations, près de **82% des citoyens de l'Union vivront dans des zones urbaines d'ici à 2050**. La forte hausse attendue de la population urbaine pose aux centres urbains des problèmes de société, de qualité de vie et de développement durable, qui nécessiteront des mesures de planification globale.

Dans ce contexte, le rapport a formulé les recommandations suivantes :

Restituer l'espace et les infrastructures aux citoyens et améliorer l'accessibilité : à cet égard, les députés ont encouragé les autorités des États membres et les villes à :

- **élaborer des plans de mobilité urbaine durable** accordant la priorité aux modes de transport à faibles émissions, les véhicules fonctionnant avec des **carburants de substitution** et le recours à des **systèmes de transport intelligents**. Ces plans de mobilité devraient prendre en compte les besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite;
- développer une **politique en matière de stationnement** (places de stationnement, utilisation de systèmes de stationnement intelligent, tarification adaptée), qui puisse s'inscrire dans une politique urbaine intégrée ;
- prendre des **mesures pour réduire le bruit** lié à la circulation dans les villes.

Les députés ont jugé indispensable **d'informer les citoyens, les commerçants, les transporteurs de fret** et toute autre partie prenante des projets de mobilité urbaine et de les y associer pour que la prise de décision soit transparente. Les informations devraient être publiques et aisément accessibles. De plus, la **coopération entre les acteurs concernés et les villes au niveau européen** devrait être encouragée, afin de partager les solutions de mobilité durable.

Compte tenu de la nécessité de réduire l'incidence négative sur l'environnement de la dépendance à l'égard du pétrole dans le système de transports de l'Union, **les Fonds européens structurels et d'investissement** devraient être utilisés systématiquement pour élaborer et appliquer des plans de mobilité urbaine durable exhaustifs et intégrés.

Améliorer l'environnement, la qualité de vie et la santé : le rapport a encouragé les autorités compétentes à prendre des mesures préventives, conformément aux principes de précaution, pour **améliorer la qualité de l'air dans les villes** et garantir que les concentrations en substances polluantes soient inférieures aux niveaux fixés par les lignes directrices de l'OMS; il a appuyé à cette fin la mise en place, au niveau local, de zones à faibles émissions.

Soulignant la nécessité d'une **approche globale de la pollution atmosphérique dans les villes** européennes, les députés ont invité la Commission à présenter des mesures permettant aux États membres de se conformer à la directive sur la qualité de l'air ambiant ([2008/50/CE](#)), notamment :

- en fixant des **plafonds efficaces et ambitieux pour les émissions à l'horizon 2025 et 2030** en vertu de la directive fixant des plafonds d'émission nationaux,

- en fixant des normes ambitieuses de performance des véhicules en matière d'émissions pour 2025 et 2030 dans le cadre d'une révision du [règlement \(CE\) n° 443/2009](#) relatif aux émissions de dioxyde de carbone des voitures particulières, et
- en établissant un calendrier clair de mise en œuvre des essais mesurant les émissions en **conditions de conduite réelles** pour les voitures particulières.

La Commission est invitée à examiner l'impact sur la société de nouvelles formes de mobilité fondées sur le modèle de **l'économie partagée, notamment le covoiturage**.

Au niveau national, les États membres devraient développer le concept de «**ville partageable**» sur les questions de mobilité et de transports. Ces derniers sont invités à :

- promouvoir les **transports publics** en vue de doubler leur utilisation d'ici à 2030;
- soutenir le développement de formes innovantes de mobilité et
- favoriser le **transport non motorisé**, y compris en fixant des objectifs ambitieux pour les taux d'utilisation du vélo d'ici à 2030 et en améliorant les conditions pour la marche et le cyclisme.

Économies d'énergie et protection du climat : les députés ont estimé que l'efficacité énergétique et l'utilisation des sources d'énergie à faibles émissions et des sources d'énergie renouvelables étaient essentielles pour parvenir à une mobilité urbaine durable.

Les États membres ont été invités à appuyer les objectifs du livre blanc sur les transports, à savoir **réduire de moitié les voitures à carburants traditionnels dans le transport urbain d'ici à 2030 et les supprimer des villes à l'horizon 2050**.

Politique de recherche axée sur la mobilité intelligente : la Commission devrait donner la priorité au développement d'applications innovantes et de nouvelles technologies et contribuer ainsi à la création de **plateformes pour les services de mobilité**. Les députés soutiennent les priorités du programme Horizon 2020 en ce qui concerne les défis de société que représentent le transport intelligent, vert et intégré et la mobilité urbaine, ainsi que le développement d'initiatives de «**mobilité à la demande**» en Europe.

La Commission est invitée à élaborer des politiques visant à encourager le **secteur du transport de marchandises** à «verdir» ses flottes de véhicules et les autorités locales à prévoir des aides et/ou des incitations pour que le transport urbain de marchandises s'inscrive dans une perspective plus durable.

En ce qui concerne **la gestion de la sécurité**, les États membres et les autorités locales sont invités à utiliser toutes les solutions modernes, y compris la gestion avancée et intelligente de la circulation routière, pour que tous les usagers de la route, y compris **les piétons**, soient en sécurité; les villes européennes devraient échanger leurs meilleures pratiques dans ce domaine.

Réduire les coûts externes au minimum et améliorer la qualité des investissements : le rapport a souligné que les analyses coûts-bénéfices des investissements devraient viser à maximiser les avantages externes pour la société et à réduire au minimum les coûts externes qui découlent par exemple du changement climatique, des accidents, des problèmes de santé, de la pollution sonore, de la pollution de l'air et de l'utilisation des espaces.

Les députés ont rappelé le principe de l'utilisation des recettes en ce qui concerne les péages routiers et plaidé pour qu'une part des **recettes tirées de l'utilisation des infrastructures routières** (péages routiers et/ou eurovignette) soit allouée à l'amélioration durable de la mobilité urbaine. Ils ont insisté sur la nécessité d'utiliser la nouvelle possibilité de financer des projets urbains par l'intermédiaire du [mécanisme pour l'interconnexion en Europe](#) (MIE) dans le cadre des nœuds urbains.

Intégration des réseaux de systèmes de mobilité efficace et promotion de la coopération : les députés ont demandé aux États membres d'encourager la gouvernance à tous les niveaux afin de promouvoir la coopération entre les autorités régionales, nationales et européennes pour la définition des politiques qui ont une incidence manifeste sur les villes.

La Commission et les États membres ont été invités à : i) établir un **réseau consacré à la mobilité durable** rassemblant des bonnes pratiques en matière d'aménagement du territoire et d'utilisation de l'espace; ii) encourager les villes à participer au **partenariat d'innovation européen** pour les villes et communautés intelligentes; iii) organiser des campagnes de sensibilisation du public pour encourager une mobilité durable.