Le nouveau cadre de mobilité urbaine de l’Union

2022/2023(INI) - 03/04/2023 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport d’initiative d’Andrey NOVAKOV (PPE, BG) sur le nouveau cadre de mobilité urbaine de l’Union.

Renforcer le cadre de mobilité urbaine un nouveau chapitre sur la sécurité routière urbaine, l’ accessibilité et la sécurité dans l’Union

Les députés estiment que la mobilité urbaine dans l’Union doit reposer sur **des solutions de transport intelligentes, inclusives, saines, abordables, compétitives, durables, transparentes et multimodales**, y compris le rail, les autobus et autocars durables, les solutions de covoiturage et la mobilité active et la micro-mobilité. Ils soutiennent toutes les initiatives visant à rendre les villes plus accessibles, et invitent les États membres à prendre rapidement des mesures ambitieuses pour **rendre les villes plus inclusives**.

Le rapport insiste sur la nécessité de s’attaquer aux inégalités d’accès aux réseaux de transport et à soutenir les petites villes et les zones périurbaines afin d’assurer leur connexion. Il préconise l’adoption d’ une **approche multimodale et intégrée pour lutter contre l’exclusion** en matière de mobilité et la pauvreté dans le domaine des transports afin d’assurer l’égalité d’accès aux centres urbains. Les États membres et les villes devraient envisager de proposer des «coupons de mobilité durable» ou des programmes de mobilité à prix réduit pour les transports collectifs durables, en particulier les transports publics. La Commission devrait mettre en place une journée annuelle harmonisée sans voiture dans l’ Union.

Les députés demandent **des aides financières, fiscales et réglementaires** pour l’utilisation de solutions de mobilité à émission nulle et à faibles émissions et demandent que les transports collectifs, et en particulier les transports publics, soient accessibles, bien organisés, abordables et de bonne qualité pour les citoyens, et qu’ils offrent un service pratique de porte à porte.

Ils appellent de leurs vœux une amélioration de l’accessibilité, de la fiabilité et de la connectivité entre les zones urbaines, périurbaines et rurales, surtout celles situées dans des régions où le PIB par habitant est inférieur à 75% de la moyenne de l’Union.

Le rapport met l’accent sur le fait que le futur cadre de l’Union pour la mobilité urbaine doit inclure **des mesures systémiques liées à la sécurité routière**, en mettant particulièrement l’accent sur les usagers de la route vulnérables. Il note à cet égard le potentiel de réduction de la vitesse dans les zones résidentielles, comme l’utilisation de limitations de vitesse de 30 km/h pour améliorer la sécurité routière et réduire la consommation d’énergie.

La Commission est invitée à collaborer avec les États membres et les villes européennes afin d’élaborer des **recommandations minimales communes**, des bonnes pratiques et des exigences en matière de sécurité routière urbaine. Ces recommandations devraient porter sur l’utilisation sûre des dispositifs de mobilité individuelle électriques et non électriques, en tenant compte de différentes dispositions possibles, telles que l’enseignement ou la formation spécialisés, les modalités de stationnement, les limitations de vitesse et les exigences en matière d’âge, en matière de casque et d’autres équipements de protection, ainsi que les règles relatives au transport d’enfants, l’interdiction de conduire sous l’influence de substances toxiques, etc.

En ce qui concerne la **mobilité active**, le rapport encourage les autorités locales à investir et à construire des infrastructures cyclables et piétonnières sûres, afin d’intégrer les vélos partagés et les vélos électriques

dans les systèmes de transport urbains et encourage les États membres à prévoir des incitations à l'achat de vélos, y compris de vélos électriques.

Infrastructures urbaines et nœuds urbains RTE-T

Le rapport souligne que la planification des infrastructures urbaines devrait contribuer à une **transition intelligente et durable des transports**, en permettant la multimodalité et en garantissant une qualité de vie dans les villes et l'interconnexion entre les zones urbaines, périurbaines et rurales dans leurs bassins économiques, éducatifs, touristiques et culturels. Il demande que la planification des infrastructures facilite la création de plateformes multimodales au niveau des nœuds urbains. Les infrastructures devraient intégrer les voies d'accès et la connexion du dernier kilomètre aux plateformes multimodales de passagers.

Les députés soulignent l'importance des plans de mobilité urbaine durable (PMUD) et encouragent l' adoption d'une approche plus harmonisée au sein de l'Union ainsi que la participation de citoyens et d' autres parties prenantes à l'élaboration des PMUD à l'échelle locale, régionale, nationale et européenne.

Le rapport souligne que le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) repose sur le transport urbain intermodal, afin de faciliter le «premier et le dernier kilomètre» tant pour les passagers que pour le fret, dans lequel la part modale des modes de transport durables, y compris la mobilité active, devrait augmenter. Il met l'accent sur la nécessité de **renforcer la mobilité intermodale** reliant les individus à leur travail, aux établissements d'enseignement et aux loisirs, ainsi que sur le développement de l'accès équitable à la mobilité et aux services de transport entre les zones urbaines, périurbaines et rurales. Il demande une amélioration significative de l'interconnexion entre les aéroports, vertiports et ports maritimes.

Le rapport souligne qu'il est important de veiller à ce que les **nœuds urbains** soient dotés de connexions intelligentes et durables entre les voies principales à grande vitesse, les gares et les contournements pour les trains à grande vitesse et les environnements urbains intérieurs. Il demande à la Commission d'étendre la liste actuelle des nœuds urbains afin d'inclure des villes supplémentaires situées sur les corridors du RTE-T. Il préconise également une augmentation significative de la part modale des voies navigables intérieures dans le transport urbain.

Les députés demandent en outre un **financement ambitieux** de la mobilité urbaine afin d'améliorer la connectivité, l'efficacité, le caractère abordable, l'intermodalité et la durabilité, au-delà du cadre financier pluriannuel 2021-2027. Ils souhaitent que la connectivité intermodale entre les zones urbaines, périurbaines et rurales soit davantage financée, y compris pour le rail, et que le matériel roulant et que les infrastructures soient davantage numérisés.

Les transitions verte et numérique des transports urbains

Le rapport invite les États membres à redoubler d'efforts pour améliorer la qualité de l'air dans les villes. Il salue les initiatives à l'échelon local visant à s'attaquer aux émissions sonores des moyens de transports.

Les députés soutiennent l'intégration du **fret durable** dans les plans d'aménagement urbain durable afin d' accélérer les plans de logistique urbaine durable et les solutions à émissions nulles ou faibles pour le transport urbain de marchandises. Ils soulignent l'importance de l'intégration des terminaux de fret multimodaux dans le système et les infrastructures de transport urbain. Ils demandent également aux États membres de garantir la disponibilité **d'infrastructures de recharge** et de ravitaillement en carburants alternatifs (dans les zones urbaines, périurbaines et rurales).

Le rapport souligne que **l'IA et la numérisation** sont des outils qui peuvent être utilisés pour améliorer l' efficacité générale du système de transport grâce à son déploiement dans les véhicules, les systèmes de

gestion du trafic et les services basés sur les systèmes de transport intelligents optimisés (STI). Il demande instamment l'élaboration d'un **cadre juridique, éthique et stratégique** approprié pour l'utilisation de l' IA dans la mobilité et les transports durables et intelligents et pour les données d'utilisateur.