# Le nouveau cadre de mobilité urbaine de l’Union

2022/2023(INI) - 09/05/2023 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 485 voix pour, 31 contre et 113 abstentions, une résolution sur le nouveau cadre de mobilité urbaine de l’Union.

***Renforcer le cadre de mobilité urbaine***

Soulignant que la mobilité urbaine est essentielle à la qualité de vie des personnes et au fonctionnement de l’économie, le Parlement estime 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. Les États membres sont invités à développer des systèmes de transports urbains sûrs, accessibles, inclusifs, abordables, intelligents, résilients et durables.

La résolution a insisté 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. Elle a préconisé 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 députés ont suggéré de proposer des «**coupons de mobilité durable**» ou des programmes de mobilité à prix réduit pour les transports collectifs durables, d’utiliser les recettes provenant des taxes carbone liées à la mobilité pour financer des solutions de transport durables pour les personnes défavorisées et de mettre en place une journée annuelle harmonisée sans voiture dans l’Union.

Le Parlement a demandé **des aides financières, fiscales et réglementaires** pour l’utilisation de solutions de mobilité à émission nulle et à faibles émissions et demandé 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.

Les députés ont appelé 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.

La résolution a mis 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. Les députés notent 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. L’importance de mener des **campagnes d’information** pour renforcer la sensibilisation et l’éducation à la sécurité routière a été soulignée.

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**, la résolution a encouragé 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 Parlement a demandé que la planification des infrastructures facilite **la création de plateformes multimodales au niveau des nœuds urbains**. Il a souligné que les infrastructures devraient intégrer les voies d'accès et la connexion du dernier kilomètre aux plateformes multimodales de passagers, y compris les voies d'accès telles que les ponts, les tunnels ou les passages inférieurs, dans le cas des modes actifs.

Les États membres et les autorités locales sont encouragés à **construire des infrastructures sûres pour une mobilité active** et à tenir compte de la continuité et de la sécurité des infrastructures routières et cyclables si de nouvelles infrastructures sont construites ou si les infrastructures existantes sont modernisées.

Les députés ont souligné l'importance des plans de mobilité urbaine durable (PMUD) et encouragé 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.

La résolution a souligné 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. Les députés ont mis 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. Ils ont demandé une amélioration significative de l'interconnexion entre les aéroports, vertiports et ports maritimes.

Le Parlement a souligné 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 a demandé 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 a également préconisé une augmentation significative de la part modale des voies navigables intérieures dans le transport urbain.

Compte tenu des temps d'attente aux frontières extrêmement longs pour le transport ferroviaire, mais surtout pour le transport routier de marchandises, les députés ont demandé l'introduction d'une norme à l' échelle de l'Union prévoyant **un temps moyen d'une minute** pour le traitement et les contrôles des véhicules lourds aux frontières de l'Union, y compris des sanctions en cas de non-respect de cette norme.

***Financement***

La résolution a souligné que les ambitions et les objectifs en matière de mobilité urbaine nécessitent **un financement adéquat à long terme** compte tenu de l'inflation sans précédent et de l'accélération de la transition vers l'indépendance vis-à-vis des combustibles fossiles, induite notamment par la crise énergétique provoquée par la guerre russe contre l'Ukraine. Les députés ont plaidé, à cet égard, en faveur d'une combinaison de financements publics, privés, nationaux et européens suffisants ainsi que de la mise en œuvre rapide des programmes de l'Union existant dans ce domaine. Ils ont demandé en outre un financement ambitieux de la mobilité urbaine au-delà du cadre financier pluriannuel 2021-2027.

***Les transitions verte et numérique des transports urbains***

Le Parlement a invité invite les États membres à redoubler d'efforts pour améliorer la qualité de l'air dans les villes. Les autorités locales des zones urbaines européennes déploient différentes mesures politiques visant à réduire la pollution atmosphérique et sonore et les embouteillages dans leurs villes, allant des zones à faibles émissions à des créneaux horaires de livraison ciblés pour le fret, des autocollants d' émissions ou des plans de circulation routière. Les députés ont reconnu à cet égard, la valeur ajoutée **du partage des bonnes pratiques entre les villes** et au niveau européen. Ils ont souligné que les zones urbaines doivent rester accessibles à tous et qu'aucune catégorie de citoyens ne devrait être pénalisée par le fait que les transports pour eux deviendraient inefficaces ou impossibles.

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 ont souligné l'importance de l'intégration des terminaux de fret multimodaux dans le système et les infrastructures de transport urbain. Ils ont demandé 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 Parlement a souligné 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 a demandé 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.