Informations de base

2022/2023(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Le nouveau cadre de mobilité urbaine de l'Union **Subject** 3.20.08 Transport urbain 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile 3.70.20 Développement durable 4.70.04 Politique urbaine, villes, aménagement du territoire, urbanisme	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	NOVAKOV Andrey (EPP)	04/03/2022
	Rapporteur(e) fictif/fictive SCHIEDER Andreas (S&D) GHEORGHE Vlad (Renew) CUFFE Ciarán (Greens /EFA) FIDANZA Carlo (ECR) HAIDER Roman (ID) PIMENTA LOPES João (The Left)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
REGI Développement régional	ROS SEMPERE Marcos (S&D)	15/03/2022

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Mobilité et transports	VĂLEAN Adina

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé

10/03/2022	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
21/03/2023	Vote en commission		
03/04/2023	Dépôt du rapport de la commission	A9-0108/2023	Résumé
09/05/2023	Décision du Parlement	T9-0130/2023	Résumé
09/05/2023	Résultat du vote au parlement		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2022/2023(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/9/08487

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE736.365	07/09/2022	
Amendements déposés en commission		PE737.364	19/10/2022	
Avis de la commission	REGI	PE736.715	02/02/2023	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A9-0108/2023	03/04/2023	Résumé
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T9-0130/2023	09/05/2023	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2023)412	18/10/2023	

Réunions avec des représentant(e)s d'intérêts, publiées conformément au règlement intérieur

Rapporteur(e)s, rapporteur(e)s fictifs/fictives et président(e)s des commissions

Transparence

Nom	Rôle	Commission	Date	Représentant(e)s d'intérêts
SCHIEDER Andreas	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	07/03/2023	Micro-Mobility for Europe Vertreter:innen von Mobilitätsdiensten

SCHIEDER Andreas	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	15/02/2023	Decathlon SE
NOVAKOV Andrey	Rapporteur(e)	TRAN	01/02/2023	ACEA
GHEORGHE Vlad	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	24/01/2023	SHARE NOW GmbH
SCHIEDER Andreas	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	10/01/2023	Micro-Mobility for Europe
NOVAKOV Andrey	Rapporteur(e)	TRAN	13/10/2022	Deputy Mayor for Urban Development, Helsinki
NOVAKOV Andrey	Rapporteur(e)	TRAN	13/10/2022	Micro-Mobility for Europe
CUFFE Ciarán	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	10/10/2022	Eurocities
SCHIEDER Andreas	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	28/09/2022	Vertreter:innen Decathlon
CUFFE Ciarán	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	28/09/2022	Enterprise Rent A Car UK, Ltd.
CUFFE Ciarán	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	28/09/2022	Micro-Mobility for Europe
SCHIEDER Andreas	Rapporteur(e)	TRAN	13/09/2022	Ausschuss der Regionen
GHEORGHE Vlad	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	08/09/2022	Bolt
GHEORGHE Vlad	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	30/08/2022	Bolt Micro-Mobility for Europe
SCHIEDER Andreas	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	12/07/2022	Enterprise Rent A Car UK, Ltd.
NOVAKOV Andrey	Rapporteur(e)	TRAN	06/07/2022	KREAB
GHEORGHE Vlad	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	01/06/2022	Decathlon

Autres membres

Transparence		
Nom	**Date**	**Représentant(e)s d'intérêts**
NOVAKOV Andrey	04/07/2024	Enterprise Mobility
PLUMB Rovana	21/12/2022	SHARE NOW GmbH

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.

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.