



2022/2023(INI)

2.2.2023

AVIS

de la commission du développement régional

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur le nouveau cadre de mobilité urbaine de l'Union
(2022/2023(INI))

Rapporteur pour avis: Marcos Ros Sempere

PA_NonLeg

SUGGESTIONS

La commission du développement régional invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les suggestions suivantes:

1. souligne que le pacte vert pour l'Europe, la stratégie de mobilité durable et intelligente et le nouveau cadre de mobilité urbaine de l'Union insistent sur l'importance d'une mobilité urbaine sûre, fiable, accessible, abordable et inclusive afin de favoriser l'intégration sociale dans le cadre des transitions écologique et numérique; demande instamment à la Commission de définir plus clairement des mesures sociales et matérielles spécifiques en matière d'accessibilité financière, en étudiant la faisabilité de programmes de mobilité garantissant des transports publics gratuits ou partiellement gratuits en fonction des capacités financières des autorités locales, tout en proposant des programmes de soutien aux communautés les plus pauvres, afin que tous les Européens puissent bénéficier d'une mobilité propre, abordable, durable et de qualité;
2. invite la Commission à faire de l'équité sociale et de la cohésion territoriale l'un des éléments centraux de l'élaboration des plans de mobilité urbaine durable (PMUD), étant donné que ces plans ont des répercussions plus importantes sur les zones régionales hors des nœuds du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), et qu'ils comprennent un plus grand nombre de municipalités, de villes et de zones fonctionnelles; souligne que la proposition de révision du RTE-T prévoit l'augmentation du nombre de nœuds urbains et fixe l'objectif que chaque région européenne soit dotée d'au moins un nœud urbain; rappelle que la transition vers une mobilité plus fluide, moins polluante et plus durable offre des perspectives de création de nouveaux emplois, en particulier pour les jeunes;
3. invite instamment la Commission à définir plus clairement des mesures spécifiques en matière d'accessibilité afin de rendre les transports publics accessibles à tous les citoyens, en particulier aux personnes handicapées et aux autres usagers vulnérables; souligne qu'il est avantageux d'impliquer les usagers dès le début de la planification et de promouvoir des projets intégrés en vue de repenser les rues à proximité des écoles et des institutions et de concevoir un système de rues sûres pour les citoyens, en encourageant les modes de déplacement actifs et non motorisés; demande aux autorités locales et régionales d'adopter des programmes de transfert de mobilité qui soutiennent l'acquisition de vélos en mettant à disposition des infrastructures qui assurent une meilleure protection des usagers, ce qui permettra d'améliorer l'accessibilité des villes et des zones rurales dans le contexte de la crise énergétique et de l'augmentation des coûts de mobilité à laquelle sont confrontés de nombreux citoyens; demande que davantage de formations à la sécurité en voiture et à vélo soient organisées dans les écoles et que les vitesses maximales autorisées soient revues à la baisse, par exemple en les limitant à 30 km/h dans les zones résidentielles, afin de parvenir à des synergies positives entre les économies en termes d'économies d'énergie, de sécurité et de durabilité; invite la Commission à mieux intégrer les objectifs et les mesures de l'Union en matière de sécurité routière dans les lignes directrices des PMUD en assurant le suivi et la promotion des exemples de bonnes pratiques;

4. se félicite de la proposition de la Commission d'améliorer les 19 indicateurs de mobilité urbaine durable d'ici à 2022; invite la Commission à accorder la priorité à l'allocation de fonds aux États membres, régions, villes et municipalités dont les projets visent à améliorer les indicateurs et sont conformes aux PMUD, afin d'éviter d'éventuelles limitations dans la mise en œuvre pratique des instruments financiers de l'Union pour le financement de la mobilité urbaine; invite également la Commission à augmenter les montants destinés aux programmes et instruments financés par l'Union dans le prochain cadre financier pluriannuel, ainsi qu'à accroître le financement destiné aux régions moins développées dans le cadre de la politique de cohésion;
5. souligne l'importance de la coopération à tous les niveaux de gouvernance et appelle de ses vœux une amélioration de l'accessibilité et de la connectivité entre les zones urbaines, périurbaines, rurales et transfrontalières, ainsi que la mise en place de nœuds multimodaux pour les passagers; demande en outre qu'un accès sans entrave à des transports intelligents, durables et abordables soit garanti pour tous; souligne que l'Union dispose désormais d'une technologie de pointe pour soutenir l'interconnexion entre les zones urbaines et non urbaines, entre les zones suburbaines d'une même ville et leur interconnexion avec les zones périurbaines, rurales périurbaines et transfrontalières, ainsi que pour garantir une connectivité plus durable et de meilleure qualité entre les capitales et les grandes villes européennes;
6. souligne la nécessité de disposer d'un réseau de transport dense et étendu entre les villes, les zones périurbaines et les zones rurales afin que le potentiel de ces zones soit pleinement exploité; invite la Commission à encourager les transports transfrontaliers efficaces qui contribuent à l'emploi, notamment par l'extension du réseau ferroviaire à grande vitesse, en particulier dans les régions d'Europe orientale où il est inexistant ou sous-développé, conformément aux recommandations de la Cour des comptes européenne selon lesquelles le train à grande vitesse est considéré comme un mode de transport confortable, sûr, flexible et écologiquement durable (voir le rapport spécial n° 19/2018);
7. insiste sur la nécessité d'un nouveau cadre de mobilité urbaine de l'Union auquel sont associées les autorités régionales et locales et qui tient compte des particularités des régions urbaines, ultrapériphériques, insulaires et montagneuses; invite la Commission à élaborer des instruments visant à améliorer la mobilité urbaine dans toutes ses régions, notamment par la création de plans de mobilité urbaine non seulement au niveau national, mais aussi au niveau régional, qui devraient tous deux intégrer la dimension de genre et prévoir l'inclusion des enfants et des personnes handicapées; souligne en outre que la Commission doit présenter des objectifs concrets en ce qui concerne le transfert modal vers la mobilité active et les transports publics; demande à la Commission de donner la priorité aux projets qui, dans le cadre d'Horizon Europe, visent à améliorer la mobilité urbaine et l'interconnexion entre les villes et leur périphérie, en complément du financement issu du Fonds européen de développement régional (FEDER) et du Fonds de cohésion (FC), destiné au développement urbain durable; recommande à la Commission de s'appuyer sur son expérience pour contribuer à générer des données de meilleure qualité sur la mobilité urbaine et pour atteindre ces objectifs;
8. rappelle que les zones urbaines des régions ultrapériphériques font face à des contraintes structurelles et à des défis spécifiques en matière de transports et qu'il est nécessaire de

garantir la continuité territoriale et la connectivité dans ces régions; demande une nouvelle fois à la Commission d'élaborer un programme spécifique à cet effet, en s'appuyant sur le modèle du programme d'options spécifiques à l'éloignement et à l'insularité (POSEI) pour l'agriculture, afin de compenser les handicaps structurels de ces régions dans le domaine des transports;

9. souligne qu'il est nécessaire que les États membres coordonnent les procédures de planification des projets transfrontaliers et les investissements dans les corridors transnationaux afin d'avancer au même rythme dans tous les pays; invite la Commission à proposer un nouveau projet de mécanisme transfrontalier européen afin d'apporter des solutions à long terme à ces problèmes;
10. souligne la nécessité de réorganiser l'espace public dans les villes de l'Union, en allouant davantage de fonds et d'infrastructures à la mobilité active et à la micro-mobilité, accessibles à toutes les couches de la société, et en assurant une connectivité et un accès inter-territoriaux et intra-territoriaux suffisants, par exemple en augmentant le nombre de places de stationnement aux entrées des zones urbaines afin de garantir un accès facile aux différents modes de transport public, notamment par la création de «voies bleues» le long des cours d'eau, de manière à éviter les divisions territoriales et sociales sans nuire à la cohésion sociale; souligne que ces changements dans l'utilisation de l'espace public doivent se faire selon une stratégie ascendante dans laquelle les citoyens et les différentes catégories de population participent aux changements; rappelle que le FEDER et le Fonds social européen plus permettent l'utilisation d'instruments participatifs de développement local et l'encouragent en augmentant de 10 % le montant mis à disposition pour ces programmes par le biais du cofinancement;
11. souligne à cet égard le rôle important que les trains urbains, de banlieue et régionaux doivent jouer dans les déplacements quotidiens vers et depuis les zones urbaines; insiste sur le fait que des investissements suffisants doivent être garantis en vue d'assurer un service fiable au regard de la fréquence et de la ponctualité, ainsi que d'adapter le matériel roulant, le cas échéant, pour laisser suffisamment d'espace pour des emplacements de stationnement bien conçus et sûrs pour les vélos, afin de permettre une augmentation substantielle de l'utilisation combinée du rail et du vélo;
12. souligne le rôle et l'importance de la politique de cohésion et des synergies entre les différents fonds, notamment le Fonds pour une transition juste, le FEDER, le FC, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et Horizon Europe, en vue de promouvoir une mobilité multimodale durable, axée sur les investissements dans les infrastructures de transport public intelligentes, durables et plus écologiques, la mobilité partagée et le vélo, dans le cadre de la transition vers une économie neutre en carbone, et d'offrir les solutions les plus efficaces aux citoyens; encourage les États membres et autorités locales et régionales à renforcer la visibilité de l'impact carbone des trajets en transport public pour leurs usagers;
13. souligne que les ambitions et les objectifs en matière de mobilité urbaine nécessitent un financement adéquat et à long terme – d'autant plus que les coûts augmentent en raison de la crise énergétique causée par la guerre en Ukraine – ainsi que d'autres instruments de soutien non financiers; plaide, à cet égard, en faveur d'une combinaison de

financements publics nationaux et européens suffisants, y compris de la participation de la Banque européenne d'investissement, ainsi que de la mise en œuvre rapide des programmes et projets de l'Union existants dans ce domaine, en vue de permettre une augmentation des fonds disponibles, alloués directement aux autorités locales lorsque cela est possible, tout en accordant une attention particulière aux besoins des petites villes; appelle de ses vœux, en outre, un financement ambitieux de la mobilité urbaine au-delà du cadre financier pluriannuel 2021-2027;

14. prend acte de l'émergence de zones pauvres en mobilité, avec un accès public moins direct aux villes, causée par le transfert d'espace public vers la construction d'infrastructures dévolues au trafic routier, ce qui accroît encore le fossé entre les zones urbaines et périurbaines et nuit à la cohésion au niveau européen; souligne que la planification des infrastructures urbaines devrait contribuer à renforcer la disponibilité des transports publics, des vélos et de la mobilité partagée et à reconquérir l'espace public; souligne l'importance des nœuds de mobilité partagée adaptés à tous les modes de transport dans les stations de transport public pour résoudre le «problème du dernier kilomètre» et pour proposer des liaisons concrètes à tous les citoyens, quel que soit l'endroit où ils décident de vivre, sans qu'ils aient besoin d'utiliser des véhicules privés;
15. invite instamment la Commission et les États membres à promouvoir un réseau de services de transport public fiables et ponctuels et à le consolider en créant des infrastructures adéquates et en rendant ce réseau plus attrayant, afin d'atteindre les objectifs de neutralité climatique à l'horizon 2050; se félicite de la tendance au remplacement des véhicules utilisant des combustibles fossiles par des véhicules électriques ou fonctionnant à partir d'autres énergies, pour autant qu'elle n'entraîne pas de disparités sociales ou territoriales; invite les États membres à accélérer le déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques dans les zones urbaines;
16. souligne que le nouveau Bauhaus européen relie le pacte vert aux espaces de vie dans les villes et territoires, y compris les espaces publics, tout en adhérant au nouveau cadre de mobilité urbaine de l'Union, dans le but de transformer les sociétés de l'Union en tenant compte de leur viabilité, de leur esthétique et de leur caractère inclusif;
17. invite la Commission et les États membres à promouvoir les «zones à faible émission» dans les zones urbaines, en particulier les plus denses, afin de favoriser une mobilité moins polluante et de se préparer à l'interdiction de vente de nouveaux véhicules à combustion à partir de 2035; estime que ces zones devraient être introduites progressivement, en tenant compte des besoins de tous les utilisateurs, en particulier des plus vulnérables; estime que les taxes efficaces sur le CO₂ constituent un outil important pour les politiques de mobilité respectueuses du climat; insiste, à cet égard, sur le fait que les recettes provenant de ces taxes devraient être utilisées pour accélérer le transfert modal nécessaire dans le cadre de la transition écologique.

INFORMATIONS SUR L'ADOPTION PAR LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS

Date de l'adoption	25.1.2023
Résultat du vote final	+: 29 -: 0 0: 6
Membres présents au moment du vote final	François Alfonsi, Pascal Arimont, Adrian-Dragoş Benea, Isabel Benjumea Benjumea, Stéphane Bijoux, Franc Bogovič, Corina Creţu, Rosa D'Amato, Christian Doleschal, Matthias Ecke, Chiara Gemma, Mircea-Gheorghe Hava, Krzysztof Hetman, Ondřej Knotek, Elżbieta Kruk, Nora Mebarek, Martina Michels, Denis Nesci, Niklas Nienaaß, Andrey Novakov, Younous Omarjee, Alessandro Panza, Caroline Roose, Marcos Ros Sempere, André Rougé, Susana Solís Pérez
Suppléants présents au moment du vote final	Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Hannes Heide, Jan Olbrycht, Mauri Pekkarinen, Rovana Plumb, Bronis Ropė
Suppléants (art. 209, par. 7) présents au moment du vote final	Jordi Cañas, Gilles Lebreton

VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS

29	+
NI	Chiara Gemma
PPE	Pascal Arimont, Isabel Benjumea Benjumea, Franc Bogovič, Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Christian Doleschal, Mircea-Gheorghe Hava, Krzysztof Hetman, Andrey Novakov, Jan Olbrycht
Renew	Stéphane Bijoux, Jordi Cañas, Mauri Pekkarinen, Susana Solís Pérez
S&D	Adrian-Dragoș Benea, Corina Crețu, Matthias Ecke, Hannes Heide, Nora Mebarek, Rovana Plumb, Marcos Ros Sempere
The Left	Martina Michels, Younous Omarjee
Verts/ALE	François Alfonsi, Rosa D'Amato, Niklas Nienaa, Caroline Roose, Bronis Ropė

0	-

6	0
ECR	Elzbieta Kruk, Denis Nesci
ID	Gilles Lebreton, Alessandro Panza, André Rougé
Renew	Ondřej Knotek

Légende des signes utilisés:

- + : pour
- : contre
- 0 : abstention