



PARLEMENT EUROPÉEN

2014 - 2019

Document de séance

A8-0319/2015

13.11.2015

RAPPORT

sur la mobilité urbaine durable
(2014/2242(INI))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteure: Karima Delli

SOMMAIRE

	Page
PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN	3
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	19
AVIS DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE LA SECURITE ALIMENTAIRE	22
AVIS DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT REGIONAL	28
RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND	35

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la mobilité urbaine durable (2014/2242(INI))

Le Parlement européen,

- vu la communication de la Commission du 17 décembre 2014 intitulée "Ensemble vers une mobilité urbaine compétitive et économe en ressources" (COM(2013)0913),
- vu sa résolution du 15 décembre 2011 sur la feuille de route pour un espace européen unique des transports – vers un système de transport compétitif et économe en ressources¹,
- vu sa résolution du 23 juin 2011 sur l'agenda urbain européen et son avenir au sein de la politique de cohésion²,
- vu la communication de la Commission du 30 septembre 2009 intitulée "Plan d'action pour la mobilité urbaine" (COM(2009)0490),
- vu la communication de la Commission du 18 juillet 2014 intitulée "La dimension urbaine des politiques européennes – principales caractéristiques d'un programme urbain de l'UE" (COM(2014)0490),
- vu le livre vert de la Commission du 25 septembre 2007 intitulé "Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine" (COM(2007)0551),
- vu l'Eurobaromètre spécial n° 406 de la Commission de décembre 2013 sur les attitudes des Européens vis-à-vis de la mobilité urbaine,
- vu le lancement, par la Commission, de la plateforme européenne consacrée aux plans de mobilité urbaine durable,
- vu le livre vert de la Commission du 29 novembre 1995 intitulé "Un réseau pour les citoyens: comment tirer parti du potentiel des transports publics de passagers en Europe" (COM(1995)0601),
- vu la communication de la Commission du 31 mars 1998 sur les transports et le CO₂: pour une approche communautaire (COM(1998)0204),
- vu la communication de la Commission du 4 mars 2015 intitulée "Protocole de Paris - Programme de lutte contre le changement climatique planétaire après 2020" (COM(2015)0081),
- vu la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe¹,

¹ JO C 168 E du 14.6.2013, p. 72.

² JO C 390 E du 18.12.2012, p. 10.

- vu les règlements (CE) n° 715/2007² et (CE) n° 595/2009³ en ce qui concerne la réduction des émissions polluantes des véhicules routiers,
- vu sa résolution du 27 octobre 2015 sur la mesure des émissions dans le secteur automobile⁴,
- vu la communication de la Commission du 18 décembre 2013 sur le programme "Air pur pour l'Europe" (COM(2013)0918),
- vu les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) relatives à la qualité de l'air et l'outil d'évaluation économique de la santé,
- vu le rapport de l'OMS intitulé "Burden of disease from environmental noise – Quantification of healthy life years lost in Europe" (La charge de morbidité imputable au bruit ambiant – Quantification du nombre d'années de vie en bonne santé perdues en Europe),
- vu le rapport TERM de l'Agence européenne pour l'environnement de décembre 2013 intitulé "A closer look at urban transport" (Un gros plan sur le transport urbain),
- vu la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées,
- vu sa résolution du 3 juillet 2013 sur la sécurité routière 2011-2020 – premiers jalons d'une stratégie relative aux blessés de la route⁵,
- vu sa résolution du 12 octobre 1988 sur la protection du piéton et la charte européenne des droits du piéton⁶,
- vu la convention de Vienne sur la circulation routière,
- vu la communication de la Commission intitulée "CARS 2020: plan d'action pour une industrie automobile compétitive et durable en Europe" (COM(2012)0636),
- vu sa résolution du 10 décembre 2013 sur "CARS 2020: plan d'action pour une industrie automobile compétitive et durable en Europe"⁷,
- vu la communication de la Commission du 2 juillet 2014 intitulée "Vers une économie circulaire: programme "zéro déchet" pour l'Europe" (COM(2014)0398),
- vu la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux¹,

¹ JO L 152 du 11.6.2008, p. 1.

² JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

³ JO L 188 du 19.7.2009, p. 1.

⁴ Textes adoptés de cette date, P8_TA(2015)0375.

⁵ Textes adoptés de cette date, P7_TA(2013)0314.

⁶ JO C 290 du 14.11.1988, p. 51.

⁷ Textes adoptés de cette date, P7_TA(2013)0547.

- vu la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs²,
 - vu le rapport spécial n° 1/2014 de la Cour des comptes européenne intitulé "Efficacité des projets soutenus par l'UE dans le domaine du transport public urbain",
 - vu la charte de Leipzig sur la ville européenne durable,
 - vu la convention des maires,
 - vu l'article 52 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et les avis de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire et de la commission du développement régional (A8-0319/2015),
- A. considérant que, selon les estimations, près de 82 % des citoyens de l'Union vivront dans des zones urbaines d'ici à 2050;
- B. considérant que 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;
- C. considérant que la mobilité urbaine repose encore largement sur l'utilisation de voitures fonctionnant avec des carburants traditionnels et que le transport dans l'Union dépend donc du pétrole ou de ses dérivés pour plus de 96 % de ses besoins en énergie, ce qui représente environ un tiers de la consommation totale d'énergie;
- D. considérant que le transport urbain représente quelque 25 % de l'ensemble des émissions de CO₂ et près de 70 % de toutes les émissions urbaines responsables du changement climatique et qu'il s'agit, dans l'Union, du seul secteur dont les émissions de gaz à effet de serre continuent d'augmenter;
- E. considérant que, selon les données de l'Eurobaromètre spécial n° 406 de 2013, près de 50 % des citoyens européens utilisent quotidiennement leur véhicule privé, tandis qu'à peine 16 % utilisent les transports publics et 12 % le vélo;
- F. considérant que, selon ce même rapport, les citoyens européens estiment que la diminution du coût des transports publics (59 %), ainsi que l'amélioration des services de transport public (56 %) et des infrastructures pour les vélos (33 %) seraient des mesures efficaces en faveur de la mobilité urbaine;
- G. considérant que près de la moitié des déplacements en milieu urbain ne dépassent pas 5 km et qu'il serait donc possible dans nombre de villes de les effectuer à pied ou à vélo, ou en transport public/en commun ou par tout autre moyen de transport, comme le partage de trajets;

¹ JO L 134 du 30.4.2004, p. 1.

² JO L 307 du 28.10.2014, p. 1.

- H. considérant que l'utilisation répandue du gazole dans les transports, en particulier dans les véhicules anciens et ceux qui ne sont pas dotés de filtres à particules, est l'une des principales causes de la concentration élevée en particules dans les villes de l'Union européenne, ce qui devrait donc inciter à promouvoir, dans les modes de transport urbain, l'utilisation de carburants de remplacement et la modification des habitudes d'utilisation de ces modes de transport, sans compromettre la mobilité urbaine;
- I. considérant que, selon l'Agence européenne pour l'environnement, plus de 125 millions de citoyens européens ont été exposés à des nuisances sonores supérieures à la limite de sécurité de 55 dB en 2011, nuisances principalement causées par la circulation routière;
- J. considérant que des services de transport de haute qualité sont essentiels pour les personnes vivant dans des zones urbaines, afin de répondre aux besoins de mobilité engendrés par leur vie professionnelle et leur formation, leurs activités touristiques et leurs loisirs; qu'un transport urbain durable peut contribuer à réduire la consommation énergétique, la pollution atmosphérique et sonore, le nombre d'accidents, les embouteillages, l'utilisation du territoire et l'imperméabilisation des sols;
- K. considérant que des mesures ciblées en faveur d'une mobilité urbaine durable sont possibles et nécessaires afin d'atteindre les objectifs de l'Union européenne et d'appliquer la législation relative au transport et à l'environnement;
- L. considérant que, dans le respect du principe de subsidiarité, l'Union européenne devrait contribuer à élaborer, à l'appui des actions locales, une approche intégrée et à long terme de la mobilité urbaine, qui réduira la pollution liée à la circulation, les engorgements, le bruit et les accidents de la route, apportera aux villes le soutien voulu et améliorera l'échange d'informations, la coordination et la coopération entre les États membres de l'Union;
- M. considérant qu'il importe de souligner l'importance du transport public pour les économies urbaines, y compris les zones défavorisées, et d'être conscient de ses retombées sociales, puisqu'il contribue à la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale, ainsi qu'à l'accès de tous les citoyens à l'emploi;
- N. considérant que des transports en commun publics fiables et facilement accessibles constituent la meilleure mesure de dissuasion contre le transport privé et l'un des meilleurs moyens de réduire les embouteillages;
- O. considérant que 73 % des citoyens européens considèrent la sécurité routière comme un problème grave dans les villes et que plus de 30 % des accidents mortels ou graves se produisent en milieu urbain et frappent souvent des usagers vulnérables de la route et des piétons;
- P. considérant que plus de 38 % des accidents mortels se produisent en milieu urbain et 55 % sur des routes interurbaines, que les victimes sont la plupart du temps des cyclistes et d'autres usagers vulnérables de la route et que les accidents sont liés aux fortes concentrations de véhicules et à leur vitesse;

- Q. considérant que le transport urbain durable est l'un des aspects d'une politique d'aménagement territorial plus large et que les espaces verts urbains peuvent compenser partiellement les incidences de la pollution causée par la circulation routière;
- R. considérant que l'utilisation de carburants et de moyens de transport de substitution requiert le développement de l'infrastructure nécessaire, ainsi que des efforts en vue de faire évoluer les comportements en matière de mobilité;
- S. considérant qu'en tant que centres importants d'activité économique et d'innovation, les villes et autres grands centres urbains ont été reconnus à juste titre comme des nœuds cruciaux dans la nouvelle stratégie en matière de RTE-T et sont le principal maillon de la chaîne de transport de passagers et de marchandises;
- T. considérant que les réseaux multimodaux et l'intégration des différents modes et services de transport dans les zones urbaines et alentour peuvent être bénéfiques pour l'amélioration de l'efficacité du transport de passagers et de marchandises, contribuant ainsi à réduire les émissions de carbone et autres émissions nocives;
- U. considérant que les chefs d'État et de gouvernement réunis en 2012 lors de la conférence des Nations unies sur le développement durable (Rio+20) se sont engagés à soutenir le développement de réseaux de transport viables¹;
- V. considérant qu'il n'existe pas de solution passe-partout pour toutes les zones urbaines et que les villes, à travers l'Union européenne, sont confrontées à des situations et besoins spécifiques, qui dépendent en particulier des conditions géographiques et climatiques, de la structure démographique, des traditions culturelles, et d'autres facteurs;
- W. considérant que la mobilité urbaine et la gestion des transports urbains relèvent des compétences des collectivités locales et régionales, qui conçoivent et mettent en œuvre ces politiques publiques sur leur territoire en tenant compte du cadre national en vigueur et de la politique urbaine de l'Union européenne;
- X. considérant qu'il y a lieu de s'inquiéter du fait que la Commission parle de développer des concepts de transport au niveau européen, à adapter par la suite aux réalités des États membres; que, plutôt que d'adopter une telle approche descendante – et sans ignorer la nécessité de mettre en place des règles et des normes communes –, il serait préférable d'adopter une approche ascendante fondée sur des expériences parallèles sur le terrain, de manière à encourager l'innovation; qu'il soutient vivement, par conséquent, la mise en place de plateformes pour l'échange d'expériences entre acteurs locaux en vue de permettre un partage plus large des expériences réussies;
1. souligne que l'action menée jusqu'à présent au niveau européen et dans de nombreuses villes a été positive et devrait se poursuivre et salue dès lors la communication susmentionnée de la Commission sur la mobilité urbaine;

¹ Résolution 66/288 de l'Assemblée générale des Nations unies, intitulée "L'avenir que nous voulons", paragraphe 135.

Restitution de l'espace et des infrastructures à tous les citoyens et amélioration de l'accessibilité

2. souligne que l'aménagement du territoire est la phase la plus importante de la création de réseaux de transport bien organisés et sûrs qui soient durables et qui aient un impact réel sur les volumes et la répartition du trafic; souligne que la sécurité doit toujours être considérée comme un élément fondamental de l'aménagement urbain durable;
3. est convaincu qu'il est indispensable d'informer les citoyens, les commerçants, les transporteurs de fret et toute autre partie prenante participant à la mobilité urbaine et de les associer aux projets de mobilité urbaine si l'on veut que l'aménagement, l'élaboration et la prise de décision soient transparentes; souligne que ces informations devraient être publiques et aisément accessibles; met en avant qu'il est souhaitable d'encourager la coopération entre les acteurs concernés et les villes au niveau européen, afin de partager les solutions de mobilité durable;
4. est convaincu que les plans de mobilité urbaine durable à long terme, appuyés par les TIC, constituent des instruments importants qui offrent des solutions appropriées et sûres de mobilité à tous les citoyens; invite les autorités compétentes à tenir compte, dans les plans de mobilité urbaine durable, des besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite en matière de communications; souligne que des infrastructures sans obstacles sont cruciales pour la mobilité de ces personnes; souligne que les plans de mobilité urbaine durable doivent englober des stratégies spécifiques concernant la sécurité routière et prévoir des infrastructures sûres incluant des espaces adéquats pour les usagers de la route les plus vulnérables;
5. souligne que les plans de mobilité urbaine durable sont importants pour parvenir aux objectifs de l'Union concernant les émissions de CO₂, la pollution sonore, la pollution de l'air et la réduction des accidents; estime que l'élaboration des plans de mobilité urbaine durable doit être l'un des principes directeurs du financement des projets de l'Union dans le domaine du transport urbain et que le financement et les informations fournis par l'Union pourraient stimuler l'élaboration et la mise en œuvre de ces plans; appelle la Commission à fournir aux autorités compétentes les conseils et l'appui technique nécessaires pour la mise en place de plans de mobilité urbaine durable dans le plein respect du principe de subsidiarité;
6. encourage les autorités des États membres à élaborer des plans de mobilité urbaine durable accordant la priorité aux modes de transport à faibles émissions, y compris la traction électrique, les véhicules fonctionnant avec des carburants de substitution et le recours à des systèmes de transport intelligents; soutient la création de zones de trafic et de plateformes intermodales dans lesquelles le transport public serait prioritaire;
7. encourage les États membres et les villes européennes à 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, et, parallèlement, à œuvrer davantage à la mise en place de nœuds intermodaux fonctionnels, fournissant des services de transport variés et permettant une combinaison souple de solutions de transport, comme les transports collectifs, le covoiturage, le vélo ou les services de location; plaide pour une meilleure connectivité

des espaces de stationnement suburbains avec les services de transport en commun ou de transport ferroviaire, notamment en recourant aux parcs relais; souligne qu'il y a lieu de remédier aux insuffisances dans les services offerts aux citoyens handicapés;

8. souligne que, 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 (qui repose essentiellement sur le pétrole et ses dérivés), les Fonds ESI doivent être utilisés systématiquement pour élaborer et appliquer des plans de mobilité urbaine durable exhaustifs et intégrés afin de renforcer mutuellement et de façon complémentaire les mesures de mobilité urbaine dans le contexte plus large de l'aménagement du territoire, sans créer de besoins supplémentaires en matière de transport entraînant un recours excessif à la voiture, et en privilégiant un système de transports intégré fondé sur la collaboration des différents modes de transport;
9. est convaincu que la plateforme des plans de mobilité urbaine durable de la Commission devrait fortement soutenir les villes et régions dans la conception et la mise en œuvre de ces plans; souligne l'importance de la prise en compte de toutes les villes, quelle que soit leur taille, quand il s'agit d'investir dans la mobilité urbaine, ainsi que le rôle clé que les villes et les régions européennes ont à jouer pour renforcer et promouvoir la mobilité urbaine durable; demande que des représentants d'autorités locales et régionales de différentes tailles ainsi que des représentants de diverses parties prenantes (par exemple, d'associations de cyclistes) soient impliqués dans la plateforme européenne et dans le groupe d'experts des États membres sur la mobilité et les transports urbains;
10. souligne que les plans de mobilité urbaine durable devraient être compatibles avec le calendrier et les objectifs actuels de l'Union, en particulier ceux relatifs au transfert modal de la route vers le rail établis dans le livre blanc de 2011;
11. demande à la Commission, aux États membres et aux autorités régionales et locales d'évaluer et de contrôler les plans de mobilité urbaine en fonction des objectifs et des défis fixés par la stratégie Transports 2050;

Amélioration de l'environnement, de la qualité de vie et de la santé

12. souligne en particulier les multiples effets néfastes du modèle de transport actuel sur des éléments essentiels de notre patrimoine environnemental, comme l'air, l'eau et les sols, ainsi que sur nos divers écosystèmes;
13. est convaincu que la pollution de l'air revêt une dimension locale, régionale, nationale et transfrontalière et qu'elle requiert l'adoption de mesures à tous les niveaux de pouvoir; demande par conséquent que soit renforcée l'approche fondée sur la gouvernance à plusieurs niveaux, dans le cadre de laquelle tous les acteurs prendront leurs responsabilités et adopteront les mesures qui peuvent et doivent l'être à chaque niveau;
14. invite les villes à évaluer attentivement les besoins des citoyens et des entreprises et les spécificités des modes de transport, afin de garantir une mobilité durable dans les villes, et à prendre les mesures nécessaires pour améliorer la qualité de vie dans les villes, notamment en favorisant un transfert modal vers des modes de transport durables, y

compris la marche et le cyclisme, et en prônant une politique intermodale ou comodale intégrée;

15. invite les autorités locales à tenir compte du bien-être de leurs citoyens dans l'élaboration des plans de mobilité durable; invite en particulier les autorités compétentes à prendre des mesures pour réduire le bruit lié à la circulation dans les villes;
16. encourage les autorités compétentes à prendre des mesures préventives, conformément aux principes de précaution et de proportionnalité, 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; appuie à cette fin la mise en place, au niveau local, de zones à faibles émissions; souligne qu'il appartient aux autorités compétentes de proposer des solutions de mobilité sûres et saines à leurs citoyens; est d'avis que ces solutions pourraient s'appuyer sur des systèmes de transport public abordables, intelligents, fiables et accessibles; encourage les États membres ainsi que les autorités locales à envisager de prendre des mesures facilitant l'accès aux transports publics, par exemple la circulation alternée, en cas de risque de dépassement des niveaux fixés par les lignes directrices susmentionnées;
17. souligne qu'une approche globale de la pollution atmosphérique dans les villes européennes est nécessaire; invite dès lors la Commission à présenter des mesures efficaces 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, et en assurant une meilleure coordination des mesures prises au titre de la directive fixant des plafonds d'émission nationaux et de la directive sur la qualité de l'air ambiant, en fixant des normes ambitieuses de performance des véhicules en matière d'émissions pour 2025 et 2030 dans le cadre d'une révision en temps voulu 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;
18. prie la Commission de procéder à des évaluations, dans le cadre des plans des différents États membres, en ce qui concerne l'emplacement des stations de mesure et de contrôle de la pollution atmosphérique dans les principales agglomérations urbaines qui présentent des problèmes de qualité de l'air, car bien souvent leur mauvais emplacement peut fausser les données et, par conséquent, menacer la santé de la population;
19. prend acte des changements de comportement vis-à-vis de la propriété et de l'utilisation des véhicules (autopartage, covoiturage); encourage la Commission à développer et soutenir des systèmes de transport impliquant des formes collectives et publiques de mobilité;
20. considère que la Commission européenne devrait examiner l'impact sur la société de nouvelles formes de mobilité fondées sur le modèle de l'économie partagée, notamment le covoiturage; est d'avis qu'au niveau national, les États membres devraient développer le concept de "ville partageable" sur les questions de mobilité et de transports, car cela peut apporter des avantages aux citoyens, en particulier dans les villes de petite et

moyenne dimensions, où le réseau de transports en commun est plus faible, au moyen de solutions de mobilité entre particuliers;

21. fait ressortir que des transports en commun hautement performants, efficaces, abordables, sûrs et accessibles font partie intégrante d'un développement urbain durable; se déclare convaincu que des transports publics fiables peuvent jouer un rôle important dans la résolution des problèmes de congestion, de pollution atmosphérique et de bruit dans les villes; invite les États membres à promouvoir les transports publics en vue de doubler leur utilisation d'ici à 2030; encourage les autorités nationales et locales à favoriser la mise à disposition de services numériques dans les transports en commun et dans les gares, à soutenir le développement de formes innovantes de mobilité et à mettre en œuvre les solutions de transport intelligent et d'autres évolutions technologiques les plus récentes; souligne que les services de partage de véhicule, de partage des trajets et de covoiturage exploitent mieux les ressources existantes et contribuent à réduire le nombre de véhicules dans les villes; reconnaît l'importance des programmes européens de navigation par satellite Galileo et EGNOS, ainsi que des réseaux mobiles à grande vitesse; est favorable à la création d'un cadre réglementaire qui permette le recours à de nouvelles formes de mobilité et à de nouveaux modèles de partage assurant une meilleure utilisation des ressources existantes;
22. souligne l'importance de l'information publique sur les offres de transport en commun urbain, en tenant également compte des besoins linguistiques des touristes et des avantages d'une politique touristique durable; encourage les autorités locales à diffuser des informations en temps réel sur internet et sur des écrans d'information, dont les villes devront se doter en nombre suffisant; invite les autorités et les opérateurs de transport à améliorer la disponibilité des services numériques gratuits dans les transports publics et dans les gares;
23. insiste sur les avantages sociaux que présentent les transports en commun ferroviaires sur le plan de l'accessibilité des zones urbaines, de la régénération urbaine, de l'inclusion sociale et de l'amélioration de l'image des villes;
24. reconnaît la qualité et la diversité des emplois offerts par les sociétés publiques de transport et les avantages y afférents pour l'économie; invite la Commission à suivre et à évaluer la contribution des transports publics aux stratégies de croissance verte et d'emplois verts aux niveaux national et européen;
25. invite les États membres, dans le respect des compétences locales, à mettre en place des actions efficaces en matière de sécurité dans les transports en commun;
26. rappelle que la mobilité urbaine non motorisée, comme la marche et le vélo, offre le meilleur potentiel en matière de neutralité du point de vue du CO₂;
27. encourage les États membres à revoir leurs stratégies de sorte à favoriser le transport non motorisé afin de servir les intérêts convergents de l'amélioration de la mobilité et de l'environnement urbain; encourage les États membres à promouvoir, s'il y a lieu, l'utilisation des vélos, y compris en fixant des objectifs ambitieux pour les taux d'utilisation du vélo d'ici à 2030 et à améliorer les conditions pour la marche et le cyclisme;

28. encourage la Commission et les États membres à sensibiliser à l'usage du vélo et des modes de transport alternatifs, à contribuer à un report modal vers des modes de transport durables et à continuer de soutenir la "semaine européenne de la mobilité"; invite les villes à mettre en place des systèmes de vélos en libre-service en lien avec les transports publics; salue les initiatives nationales, régionales et locales visant à promouvoir et organiser des "dimanches sans voiture" une "journée européenne du cyclisme" pour améliorer la qualité de l'air dans les villes;
29. encourage les entreprises privées, les administrations et les institutions de l'Union à améliorer encore les services de gestion de la mobilité pour leurs membres, leur personnel et leurs visiteurs; invite la Commission et les États membres à promouvoir des politiques visant à encourager les entreprises à réduire les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, entre autres en autorisant et favorisant le télétravail, et en encourageant le recours aux technologies de l'information et de la communication et à la vidéoconférence; estime que des mesures en matière de mobilité, comme celles coordonnées par la plateforme européenne sur la gestion de la mobilité (EPOMM), recèlent un vaste potentiel pouvant être mis à profit pour résoudre les problèmes d'embouteillages urbains et d'accessibilité pour tous;
30. encourage les États membres et les autorités locales à définir des exigences en matière de performance environnementale dans le cadre des procédures de marchés publics, en particulier en ce qui concerne l'achat de véhicules destinés aux transports publics ou de véhicules utilisés par les autorités publiques;

Économies d'énergie et protection du climat

31. estime que l'efficacité énergétique et l'utilisation des sources d'énergie à faibles émissions et des sources d'énergie renouvelables sont essentielles pour parvenir à une mobilité urbaine durable, tout en améliorant les conditions environnementales, et que la neutralité technologique devrait être respectée lors de l'adoption de mesures visant à atteindre les objectifs de l'Union relatifs aux émissions de CO₂ et aux économies d'énergie;
32. encourage les États membres 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; invite les villes à promouvoir et soutenir le passage à des moyens de transport de substitution et à des véhicules moins polluants, en fonction de leur bilan carbone réel, afin de parvenir aux objectifs européens de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 60 % d'ici à 2050; se félicite des mesures incitant les voyageurs à combiner différents modes de transport;
33. attire l'attention sur l'importance de l'utilisation de véhicules électriques et de véhicules fonctionnant avec des carburants de substitution (biocarburants de deuxième et troisième générations, hydrogène produit à partir de sources renouvelables, gaz naturel comprimé (GNC) et gaz naturel liquéfié (GNL)) pour la réduction des émissions dans les villes; rappelle les dispositions de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et encourage les États membres, en coopération étroite avec les autorités régionales et locales et le secteur concerné, à développer rapidement une telle infrastructure, en particulier le long du réseau transeuropéen de

transport (RTE-T); invite les secteurs public et privé à promouvoir l'installation de dispositifs de recharge dans les parkings privés;

34. demande à la Commission et aux autorités nationales et locales de promouvoir, lorsque cela est possible, la navigation intérieure en tant que solution intégrée de mobilité douce dans les villes;
35. souligne l'importance d'une approche ascendante; dès lors, soutient vivement, par exemple, la convention de 6 000 maires en Europe sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et se félicite de l'appel lancé par le commissaire Canete le 13 octobre 2015 à Bruxelles pour qu'une convention plus ambitieuse soit mise sur les rails; soutient la Commission dans ses efforts pour jouer un rôle positif en tant que catalyseur actif de telles initiatives;
36. invite la Commission et les États membres à inscrire des mesures ambitieuses en matière de mobilité urbaine durable en tête de l'ordre du jour de la 21^e conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques qui se tiendra à Paris en décembre 2015; encourage la Commission à soutenir activement les initiatives de "l'Agenda des actions" en faveur d'une mobilité urbaine durable et intégrée;

L'innovation au cœur d'une politique de recherche axée sur la mobilité intelligente

37. rappelle que les systèmes de transport intelligents rendent la mobilité plus sûre, plus efficace, plus respectueuse de l'environnement et plus fluide et invite dès lors la Commission et les États membres à intensifier leurs efforts en ce qui concerne les systèmes intelligents de transport, y compris les innovations et la mise en œuvre dans les domaines des informations en temps réel sur les trajets, des véhicules hautement automatisés, des infrastructures intelligentes et des systèmes intelligents de signalisation routière; rappelle l'importance des systèmes de transport intelligents (STI) pour obtenir en temps réel des données précises sur la circulation routière et les déplacements, et invite dès lors la Commission à placer la mobilité urbaine au cœur de la stratégie numérique; encourage les parties prenantes à coopérer étroitement pour développer des services interopérables de mobilité intégrée, tels que le transport public multimodal, la mobilité partagée et les billetteries multimodales; demande à la Commission de donner la priorité au développement d'applications innovantes et de nouvelles technologies qui permettent aux usagers de la route de prendre davantage d'initiatives en tant que développeurs et producteurs de données dans le cadre du système de transport et de contribuer ainsi à la création de plateformes pour les services de mobilité, conformément à la législation de l'Union et aux règles applicables en matière de protection des données;
38. encourage toutes les parties prenantes à exploiter pleinement les possibilités liées aux données et à la numérisation, ainsi qu'à recourir à la déréglementation pour promouvoir de nouveaux modèles économiques;
39. invite la Commission et les États membres à soutenir les programmes de recherche en faveur de nouvelles technologies, de nouveaux modèles économiques et de nouvelles pratiques intégrées et durables en matière de mobilité et de logistique urbaines; soutient

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; estime que ce programme doit stimuler la recherche et l'innovation dans les domaines de la qualité de la vie, des emplois durables, de la démographie, des évolutions en matière de mobilité active, de l'environnement et de l'action pour le climat; estime que la Commission devrait tenir compte de ces priorités, veiller à la disponibilité de financements suffisants au titre du budget de l'Union en faveur de futures activités de recherche et de développement dans le secteur du transport ferroviaire urbain et améliorer les performances des solutions de transport durables;

Une mobilité urbaine plus durable, sûre et sécurisée

40. fait observer que des conditions préalables strictes en matière de sécurité et une gestion avancée de la circulation et de la vitesse réduisent fortement les décès et blessures graves dus aux accidents de la route dans les villes; fait observer que des forces de l'ordre chargées de gérer et contrôler la circulation et effectuer des contrôles cohérents sur la conformité avec la réglementation en matière de circulation routière, en particulier la vitesse, la conduite sous l'influence de l'alcool, de drogues et de médicaments et l'utilisation de téléphones portables et d'autres appareils de communication et d'information, réduisent les accidents de la route dans les villes;
41. invite les États membres et les autorités locales à revoir leur gestion de la vitesse à l'horizon 2020, en tenant compte des situations locales, afin de garantir la sécurité, notamment dans les zones résidentielles ainsi qu'aux abords des écoles et des infrastructures éducatives et sociales, et à envisager de développer et concevoir des infrastructures routières plus sûres; invite les États membres et les autorités locales 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; encourage les villes européennes à échanger leurs meilleures pratiques en ce qui concerne la gestion de la sécurité;

Innovation dans le domaine du transport durable de marchandises

42. est convaincu de l'extrême importance de la logistique urbaine innovante, durable et respectueuse de l'environnement et de la participation des acteurs privés et publics pour régler les problèmes liés à la congestion et à l'environnement dans les villes; estime que la logistique devrait être fondée sur des modes de transport durables; demande une meilleure optimisation de la chaîne d'approvisionnement dans les zones urbaines, en s'appuyant sur des concepts d'exploitation, des technologies et des modèles économiques nouveaux et au rapport coût-efficacité avantageux; rappelle l'importance des plans de mobilité urbaine durable qui englobent des stratégies logistiques de comodalité et souligne qu'il y a lieu d'intégrer, le cas échéant, le rail, la navigation fluviale propre et les ports maritimes dans les stratégies logistiques et les plans de mobilité urbaine durable; invite les autorités compétentes à réduire dans la mesure du possible le trafic des poids lourds dans les centre-ville;
43. souligne que les zones à forte densité et les autres zones telles que les centres commerciaux ou autres zones de commerces subissent un trafic routier et des problèmes

de congestion accrus et attire l'attention sur l'importance de politiques efficaces et exhaustives d'aménagement pour que ces zones soient desservies par des transports publics efficaces et proposent des services de livraison à domicile intelligents;

44. invite la Commission 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; rappelle que le rail et d'autres modes de transport plus durables, ainsi que des correspondances et des logistiques bien planifiées, peuvent jouer un rôle important en transportant les marchandises en périphérie urbaine;

Réduction des coûts externes au minimum et amélioration de la qualité des investissements

45. souligne 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;
46. souligne que la mobilité urbaine devrait concourir et être pleinement intégrée aux objectifs européens d'utilisation rationnelle des ressources, et en particulier aux objectifs liés à l'économie circulaire;
47. rappelle que la tarification des routes et des stationnements urbains, fondée sur les principes de non-discrimination, d'interopérabilité et du "pollueur-payeur", peut s'inscrire dans une politique de mobilité urbaine intégrée;
48. rappelle le principe de l'utilisation des recettes en ce qui concerne les péages routiers et plaide pour qu'une part des recettes tirées de l'utilisation des infrastructures routières (péages routiers et/ou eurovignette) soit allouée, s'il y a lieu, à l'amélioration durable de la mobilité urbaine;
49. estime que la mobilité urbaine devrait transparaître dans les mesures du mécanisme pour l'interconnexion en Europe et du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), le cas échéant et conformément à la législation sur le RTE-T, notamment par le soutien aux nœuds urbains et l'intégration de plans de mobilité pour les villes transfrontalières, étant donné que cela stimule le développement économique et social et améliore l'accessibilité; est convaincu qu'une interconnexion efficace entre les différents modes de transport et entre les réseaux de transport, y compris les réseaux périurbains et interrégionaux, améliorerait la mobilité des citoyens; est favorable au développement de systèmes de billetterie intégrée, qui pourraient rendre les transports publics plus accessibles;
50. invite la Commission, les États membres et les autorités locales à 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; rappelle qu'il est possible de recourir au MIE pour financer des projets favorisant les synergies, avec un taux de cofinancement accru, entre les projets de transport et les secteurs de l'énergie et des télécommunications, et que cette possibilité recèle un potentiel considérable pour les

projets urbains; invite la Commission à envisager un financement approprié de l'Union en faveur des projets de mobilité urbaine durable lors de la révision des budgets du Fonds européen de développement régional et du Fonds de cohésion; demande aux autorités compétentes de veiller à un rapport étroit entre la politique de mobilité urbaine intelligente et durable, et les projets de mobilité urbaine, financés par des fonds de l'Union, ainsi que d'établir des valeurs cibles et des indicateurs d'utilisation afin de veiller à ce que les projets ne soient pas sous-exploités et à ce que leurs avantages économiques et sociaux ne soient pas compromis; admet qu'il faut imaginer de nouvelles formes de financement durable de transports publics qui soient viables écologiquement, accessibles et fondés sur la numérisation, qui stimulent l'économie dans les zones urbaines et qui créent des emplois;

51. met en avant l'adoption récente du Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS) et le fait que cet instrument accorde une attention particulière et une place importante aux priorités horizontales et aux projets urbains durables; invite la Commission et les États membres à soutenir les projets en faveur d'une mobilité urbaine durable, à veiller à créer les synergies nécessaires entre les différents programmes et sources de financement et à établir des liens entre la mobilité urbaine, la nouvelle stratégie numérique et l'Union de l'énergie;
52. souligne l'importance du renforcement des capacités des autorités locales ainsi que des zones périurbaines à définir et à mettre en œuvre des stratégies intégrées de développement favorisant les modalités de coopération entre divers territoires et, de la sorte, leur interdépendance et leur complémentarité.
53. considère que les investissements dans des transports publics durables constituent non seulement une réponse aux problèmes de mobilité urbaine, mais qu'ils comportent également des "éléments de renouveau urbain" rejaillissant sur le système économique général de la ville et facilitant la création d'environnements urbains verts ainsi que l'accès à des centres d'activités mixtes (commerciales, résidentielles, récréatives, culturelles, éducatives); souligne qu'une bonne coordination de la planification de la mobilité et de l'urbanisme est essentielle afin d'optimiser les effets des investissements;
54. préconise de recourir aux initiatives en faveur de l'emploi des jeunes ainsi qu'à d'autres Fonds ESI pour promouvoir l'emploi dans des domaines qui favorisent le développement d'une mobilité urbaine durable; souligne que le déploiement de projets de mobilité urbaine a des retombées positives sur toutes les régions et sur leur population en comblant les emplois vacants ou en en créant de nouveaux dans les domaines concernés, ainsi qu'en résorbant la pénurie de main-d'œuvre dans les professions qui en sont victimes;
55. prie instamment la Commission d'élaborer des comptes rendus aisément accessibles donnant un aperçu des programmes de mobilité urbaine cofinancés par l'Union; exige de surcroît que des informations faciles à exploiter soient disponibles sur les possibilités de cofinancement qui existent pour les projets de transport urbain; demande à la Commission, lorsqu'elle gère des projets de transport urbain financés par l'Union, de veiller: a) à ce que des outils de gestion soient mis en place pour contrôler la qualité du service et le taux de satisfaction des usagers une fois que les projets sont opérationnels;

b) à ce que les projets de mobilité durable s'inscrivent dans le cadre d'une politique de mobilité solide; et c) à ce que les autorités des États membres prennent part aux points susmentionnés; demande à la Commission de proposer une analyse qualitative et quantitative du soutien de la politique de cohésion en faveur de la mobilité urbaine durable lors de son examen à mi-parcours de la mise en œuvre des Fonds ESI;

Intégration des réseaux de systèmes de mobilité efficace et promotion de la coopération

56. demande 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, notamment dans la conception, la mise en œuvre et le suivi des politiques urbaines qui ont une incidence manifeste sur les villes;
57. renvoie à l'initiative du réseau pour les citoyens de la Commission, qui constitue une bonne base pour promouvoir et soutenir les chaînes intermodales de mobilité durable, centrées sur la marche, le vélo et les transports publics/collectifs, auxquels viennent s'ajouter l'autopartage, le covoiturage et les taxis;
58. invite la Commission à favoriser et encourager l'échange de bonnes pratiques et de lignes directrices en vue de s'attaquer aux problèmes liés à la mobilité urbaine et de faciliter le transfert de compétences et de technologies dans le domaine de la mobilité durable, en particulier au profit des parties prenantes publiques et privées qui mettent sur pied des solutions de mobilité durable, et de l'économie sociale et solidaire; invite la Commission à établir un réseau consacré à la mobilité durable rassemblant des bonnes pratiques en matière d'aménagement du territoire et d'utilisation de l'espace; invite les États membres à encourager les villes à participer au partenariat d'innovation européen pour les villes et communautés intelligentes; invite la Commission et les États membres à organiser des campagnes de sensibilisation du public pour encourager une mobilité qui soit efficace, durable et moins dépendante de l'utilisation des voitures privées à carburant traditionnel;
59. soutient les travaux de l'Observatoire de la mobilité urbaine (ELTIS) et pense qu'il y a lieu de renforcer la communication autour de cette initiative, y compris du portail qui lui est consacré;
60. salue les efforts déployés par la Commission pour coordonner et consolider les initiatives de l'Union européenne dans le domaine de la mobilité urbaine, telles que CIVITAS 2020 pour la recherche et l'innovation, l'observatoire de la mobilité urbaine pour l'échange de bonnes pratiques et d'expériences, ou encore la plateforme des plans de mobilité urbaine durable; invite la Commission à redoubler d'efforts pour réduire la fragmentation et le manque de coordination entre les initiatives et les programmes pertinents de l'Union et à tenir compte du succès de programmes tels qu'URBAN et URBACT; invite la Commission à encourager les autorités des États membres à créer des réseaux d'excellence dans le domaine de la mobilité urbaine, à poursuivre les efforts de l'initiative CIVITAS 2020 et à encourager davantage de citoyens de l'Union à adhérer à ce projet;
61. est convaincu que les débats sur la mise en œuvre des futures politiques de mobilité devront s'attacher davantage à assurer la mise en réseau et la coordination des projets

pilotes de l'Union, notamment par l'intermédiaire de CIVITAS, POLIS et ELTIS, ainsi qu'à intégrer les villes, avec leur expérience pratique et leurs connaissances; prie instamment la Commission, à cette fin, d'élaborer des comptes rendus aisément accessibles donnant un aperçu des programmes de mobilité urbaine cofinancés par l'Union; enjoint, en outre, d'indiquer clairement, d'une manière simple et conviviale, comment obtenir un cofinancement de l'Union pour des projets de mobilité urbaine; souligne qu'il convient de financer non seulement des infrastructures mais aussi des services des technologies de l'information, des processus de suivi et des projets interrégionaux, et qu'il y a lieu d'établir des partenariats stratégiques entre les industries et les villes européennes afin de développer les systèmes urbains de demain;

62. plaide en faveur d'un lien fort entre les plans de mobilité urbaine durable et d'autres initiatives telles que celles intitulées "villes intelligentes" et la "Convention des maires", qui visent à rendre les villes plus durables et plus autonomes; considère que l'engagement volontaire établi dans la Convention des maires peut servir de tremplin pour atteindre tous les acteurs concernés lors de l'élaboration de plans de mobilité et de durabilité susceptibles d'être diffusés avec un bon rapport coût-efficacité; salue l'initiative "Cities of Tomorrow: Investing in Europe" et invite la Commission à utiliser les plateformes existantes pour développer des outils de communication qui visent à rassembler les acteurs du développement urbain durable;
63. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

EXPOSÉ DES MOTIFS

La mobilité n'est pas un but en soi, mais devrait être un droit pour tous les citoyens. 80 % des Européens vivront bientôt en ville; la mobilité devrait donc favoriser l'accès de tous, y compris des personnes à mobilité réduite, à l'école, au travail, à la culture, aux loisirs et à la santé. Pourtant, la mobilité urbaine est souvent vécue comme une contrainte dont la cause trouve son origine dans l'utilisation trop massive de la voiture individuelle fonctionnant avec des carburants traditionnels. De fait, le passage à des modes de transport plus durables se fait très lentement: la voiture reste le moyen essentiel de notre mobilité en assurant 43 % des kilomètres parcourus dans le monde et trois quarts des déplacements en Europe. La dépendance à la voiture et son corollaire, la congestion du trafic routier dont le coût est estimé à 80 milliards d'euros pour l'ensemble des villes européennes, fait des citoyens les prisonniers d'une mobilité subie, à défaut d'être choisie. Cette dépendance frise même l'absurde dans la mesure où 50 % des déplacements en zone urbaine ne dépassent pas 5 km. L'ambition de ce rapport est par conséquent de réorienter la mobilité urbaine vers des modes de transport durables dans le but de faire face aux défis de notre siècle: la protection du climat, de la santé et de l'environnement, le bien-être et la sécurité de tous.

Il y a urgence climatique! À l'heure où la lutte contre le réchauffement climatique est un défi mondial, l'organisation de nos déplacements centrés sur la voiture empêche l'Union européenne d'y prendre toute sa part. Si certains de ses secteurs tels que l'agriculture et l'industrie ont réduit leurs émissions de gaz à effet de serre, le secteur des transports montre une augmentation de 30 % depuis 1990. À eux seuls, les transports urbains comptent pour un quart des émissions de gaz à effet de serre, qui proviennent principalement de la circulation routière. L'inversion de cette tendance est primordiale si l'Union européenne veut atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés en termes d'émissions à l'horizon 2030.

Il y a urgence sanitaire! Au sein du parc automobile européen, la part trop importante du diesel est une menace pour la qualité de vie, la santé et l'environnement. La qualité de l'air dans les centres urbains met ainsi directement en péril la santé de celles et ceux qui y vivent et circulent chaque jour, mais aussi de l'ensemble de la population: pendant que les grandes villes de l'Union européenne vivent au rythme des pics de pollution, chaque année environ 400 000 décès prématurés sont dus aux particules fines émises en grande partie par les moteurs diesel qui représentent plus de 55 % du parc européen. Il convient également de souligner que la consommation importante d'énergies fossiles par le transport est un poids considérable pour la facture et l'indépendance énergétiques des États membres de l'Union européenne. Il n'est plus temps d'attendre: d'après l'ONU, la pollution sera dès 2050 la première cause de mortalité au monde.

Il y a urgence pour la vie des usagers de la route! En restant centré sur la voiture, le modèle actuel de mobilité urbaine met également leur existence en danger: 38 % des décès dus aux accidents de la route surviennent en milieu urbain. Si les efforts en matière de sécurité routière doivent être poursuivis, une diversification des modes de transport en ville apparaît comme une solution indispensable pour faire baisser nettement ces statistiques inquiétantes.

Enfin, il y a urgence sociale! Dans le contexte de crise que connaît l'Union européenne, trop de citoyens consacrent une part importante de leur temps et de leurs revenus aux transports, et certains n'y ont pas accès. Pour les premiers, cela est dû le plus souvent à la trop grande

distance entre les zones résidentielles et celles où se trouvent l'emploi, mais aussi les commerces, les équipements médicaux et scolaires. Pour les seconds, c'est la conséquence de tarifs inabordables pour une partie de la population, qu'il s'agisse de personnes âgées, handicapées ou vulnérables.

Dans la congestion de nos espaces urbains et périurbains, une autre mobilité est non seulement possible mais encore indispensable. L'objectif est de repenser la façon de nous déplacer en ville à la fois pour ce qui est du transport des personnes et de celui des marchandises. Pour réaliser cet objectif, il est crucial que tous nos modes de déplacement soient désormais envisagés à travers le prisme du développement durable. Cela impose une recherche permanente d'équilibre entre les impacts sociaux, environnementaux et économiques des transports ainsi qu'entre la satisfaction des besoins des générations actuelles et ceux des générations futures. C'est dans cette optique que l'Organisation des Nations unies a défini dès 1992 lors de la Conférence de Rio la mobilité durable comme "une politique de transport qui cherche à concilier l'accessibilité, le progrès économique et les objectifs écologiques dans un aspect durable".

Pour y parvenir, l'Union européenne doit se doter d'objectifs ambitieux pour que les États membres, les autorités régionales et locales parviennent ensemble à mettre en œuvre ce nouveau modèle de mobilité urbaine durable.

A la veille de la 21^e conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, l'Union européenne, les États membres et les autorités locales doivent placer l'efficacité énergétique au cœur des politiques de mobilité urbaine. Pour ce faire, la rapporteure propose à la Commission européenne de lancer au plus vite la rédaction d'un paquet législatif "Transports-Climat" associant toutes les parties prenantes et notamment les villes, afin de fixer pour les transports des objectifs contraignants de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dès à présent, elle incite la Commission à agir auprès des États membres et des autorités locales pour encourager dans les centres urbains l'éradication du diesel en 2020, la réduction progressive des automobiles à essence dès 2030, et leur disparition finale en 2050. Ces trois préalables indispensables doivent laisser place à un usage massif des énergies non fossiles au service de la mobilité urbaine. C'est une condition essentielle pour que l'Union européenne puisse respecter ses engagements en la matière, ainsi qu'en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Pour atteindre cet objectif, la priorité doit être donnée, dans les plans de mobilité électrique, aux modes de transports propres: tramways, téléphériques, vélos et autopartage. Il est urgent que les États membres œuvrent activement à un report modal de la route vers le fluvial et le ferroviaire, et accordent une importance particulière à l'intermodalité, en conjuguant marche, cyclisme et transports en commun publics. En ce sens, la rapporteure propose le doublement de l'usage du vélo dans les aires urbaines à l'horizon 2025, ainsi que le doublement du maillage et de la fréquentation des transports collectifs publics à l'horizon 2030. Elle propose également l'instauration d'une journée européenne du cyclisme afin de sensibiliser un large public à la question et d'une journée sans voiture un dimanche par semestre afin de généraliser l'expérience déjà probante dans plusieurs villes européennes où la neutralité carbone des transports a fait ses preuves.

Tous les États membres et autorités locales ne sont pas encore dotés de plans de mobilité urbaine durable. La rapporteure demande à la Commission européenne de réparer ce manque en conditionnant le financement de la mobilité urbaine à la mise en place par les autorités locales de plans de mobilité urbaine durable (SUMP). Elle demande aux États membres de veiller à ce que des plans de mobilité urbaine durable soient élaborés et mis en œuvre dans leurs zones urbaines et que ces plans s'inscrivent dans une stratégie plus vaste de développement urbain ou territorial durable. À travers eux, elle doit inciter les autorités à remettre les citoyens au cœur des politiques de mobilité et leur permettre d'être consultés avant, pendant et après leur conception. Ces plans sont autant de leviers d'action pour remplir les objectifs de l'Union en matière d'émissions de gaz à effet de serre, de pollution sonore, de pollution de l'air et de réduction des accidents.

Une réflexion approfondie sur la vitesse des déplacements est nécessaire afin de rendre plus durable la mobilité en ville. La rapporteure invite par conséquent les États membres et les autorités locales à instituer une nouvelle limitation de la vitesse à 30 km/h à l'horizon 2020, moyen le plus efficace de limiter les décès et blessures sur la route, et de rendre la voiture plus compatible avec les modes de déplacement doux que sont le cyclisme et la marche.

La mobilité urbaine durable a également vocation à inclure les biens et marchandises, dont le transport est aujourd'hui vecteur de congestion et de problèmes environnementaux au cœur des villes. La rapporteure appelle au lancement d'un plan européen de relance du fret pour repenser de manière durable les derniers kilomètres de livraison. Pour cela, la généralisation de la logistique urbaine verte est un enjeu fondamental, conjuguée notamment à l'utilisation croissante de vélos-cargos, péniches-cargos, camionnettes électriques, tramways de fret et bus.

Une mobilité urbaine durable nécessite des investissements de qualité au service de l'intérêt général. Ainsi elle peut aider à remplir les objectifs de l'Union européenne en matière d'efficacité des ressources, notamment ceux liés à l'économie circulaire porteuse de créations d'emplois. De nombreux pays européens souffrent pourtant aujourd'hui d'infrastructures vétustes et coûteuses. Pour y remédier, la rapporteure propose que 50 % des recettes de l'eurovignette soient alloués à l'amélioration de la mobilité urbaine, et que 75 % des recettes des péages urbains soient alloués à la maintenance et au développement des infrastructures de transport urbain. Elle appelle également la Commission européenne à réserver 20 % des fonds européens tels que le FEDER, le MIE et le Fonds de cohésion à des projets de mobilité urbaine durable. Enfin, elle compte sur la Commission européenne pour apporter son soutien, via ses programmes-cadres de recherche et son Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS), à des projets de recherche et d'innovation ayant trait aux transports urbains.

La mobilité urbaine d'aujourd'hui et demain doit pouvoir reposer en grande partie sur l'éco-mobilité et les réseaux coopératifs. Alors que de nouvelles pratiques, comme l'autopartage, se développent dans les déplacements urbains, il est primordial qu'elles soient incluses au sein de la chaîne de mobilité intermodale aux côtés du vélo, de la marche, et des transports collectifs; le doublement de leur utilisation pourrait notamment être générateur d'emplois verts.

18.6.2015

AVIS DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE LA SECURITE ALIMENTAIRE

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

sur la mobilité urbaine durable
(2014/2242(INI))

Rapporteuse pour avis: Eleonora Evi

SUGGESTIONS

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les suggestions suivantes:

- A. considérant que la mobilité urbaine repose encore largement sur l'utilisation de voitures fonctionnant avec des carburants traditionnels et que le transport dans l'Union dépend donc du pétrole ou de ses dérivés pour plus de 96 % de ses besoins en énergie, ce qui représente environ un tiers de la consommation totale d'énergie;
- B. considérant que cette dépendance à l'égard des combustibles fossiles est à l'origine d'environ 23 % des émissions totales de CO₂ dans les zones urbaines, et que l'objectif est de réduire ces émissions de 80 % d'ici à 2050;
- C. considérant que l'urbanisation durable sur le plan environnemental, social et économique pourrait être l'un des principaux moteurs d'une croissance économique intelligente, durable et inclusive;
- D. considérant que près de 73 % de la population européenne habite en milieu urbain, un pourcentage qui devrait atteindre 82 % d'ici à 2050;
- E. considérant que, selon l'Agence européenne pour l'environnement, plus de 125 millions de citoyens européens ont été exposés à des nuisances sonores supérieures à la limite de sécurité de 55 dB en 2011, nuisances principalement causées par la circulation routière;
- F. considérant que 15 % à 40 % de la population européenne est exposée à des niveaux de particules fines (PM 2,5 et PM 10), d'ozone troposphérique et de NO₂ qui dépassent les normes de qualité de l'Union européenne, et que ce pourcentage passe à 90 % si l'on tient compte des lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS);

- G. considérant que, selon l'Agence européenne pour l'environnement, la pollution atmosphérique par les particules fines (PM 2,5) et la pollution atmosphérique par l'ozone troposphérique ont respectivement provoqué environ 430 000 et 16 000 décès prématurés en 2011, soit un chiffre total dix fois plus élevé que le nombre de décès dans des accidents de voiture recensés la même année;
- H. considérant qu'au moins 9 000 décès prématurés supplémentaires par an peuvent être attribués aux maladies cardiaques causées par le bruit de la circulation;
- I. considérant que pour la seule année 2010, les coûts sanitaires dus à la pollution atmosphérique au sein de l'Union européenne ont atteint entre 330 milliards d'euros et 940 milliards d'euros, soit 3 % à 9 % du PIB européen;
- J. considérant que l'application des lignes directrices de l'OMS sur l'exposition humaine aux PM 2,5 allongerait l'espérance de vie moyenne des citoyens d'environ 22 mois et engendrerait une économie annuelle de quelque 31 milliards d'euros;
- K. considérant que des transports en commun publics fiables et facilement accessibles constituent la meilleure mesure de dissuasion contre le transport privé et un des meilleurs moyens de réduire les embouteillages;
- L. considérant que l'utilisation de carburants et de moyens de transport de substitution requiert le développement de l'infrastructure nécessaire, ainsi que des efforts en vue de faire évoluer les comportements en matière de mobilité;
- M. considérant que le transport urbain durable est l'un des aspects d'une politique d'aménagement territorial plus large et que les espaces verts urbains peuvent contribuer à compenser partiellement l'impact de la pollution causée par la circulation routière;
- N. considérant que la construction de nouvelles infrastructures routières a des répercussions considérables sur le paysage et l'environnement et qu'elle est de nature à stimuler encore l'utilisation de véhicules privés du fait de la plus grande capacité du réseau routier;
- O. considérant que des services de transport de haute qualité sont essentiels pour les personnes vivant dans des zones urbaines, afin de répondre aux besoins de mobilité engendrés par leur vie professionnelle et leur formation, leurs activités touristiques et leurs loisirs; qu'un transport urbain durable peut contribuer à réduire la consommation énergétique, la pollution atmosphérique et sonore, le nombre d'accidents, les embouteillages, l'utilisation du territoire et l'imperméabilisation des sols;
- P. considérant que, selon les données de l'Eurobaromètre spécial no 406 de 2013, environ 50 % des citoyens européens utilisent quotidiennement leur véhicule privé, tandis que seuls 16 % utilisent les transports publics et 12 % le vélo;
- Q. considérant que, selon ce même rapport, les citoyens européens estiment que la diminution du coût des transports publics (59 %), l'amélioration des services de transport public (56 %) et l'amélioration des infrastructures pour les vélos (33 %) seraient des mesures efficaces afin d'améliorer la mobilité urbaine;

- R. considérant que, pour des raisons géographiques et historiques, les villes européennes peuvent avoir des exigences très différentes en matière d'infrastructures;
- S. considérant que la mobilité urbaine et la gestion des transports urbains relèvent des compétences des collectivités locales et régionales, qui conçoivent et mettent en œuvre ces politiques publiques sur leur territoire en tenant compte du cadre national en vigueur et de la politique urbaine de l'Union européenne;
- T. considérant qu'il est préoccupant que la Commission parle de développer des concepts de transport au niveau européen, qui devraient par la suite être adaptés aux réalités des États membres; que, plutôt que d'adopter une telle approche descendante – et sans ignorer la nécessité de mettre en place des règles et des normes communes –, il serait préférable d'adopter une approche ascendante fondée sur des expériences parallèles sur le terrain, de manière à encourager l'innovation; que, par conséquent, il soutient vivement la mise en place de plateformes pour l'échange d'expériences entre acteurs locaux en vue de permettre un partage plus large des expériences réussies;
1. invite les États membres à réduire les besoins en transport en encourageant, entre autres, le télétravail, les TIC et la téléconférence, et en renforçant la mobilité des entreprises; invite également la Commission à continuer de développer la législation en vigueur au titre de la directive 2010/40/UE sur les systèmes de transport intelligents (STI), qui pourrait contribuer à améliorer l'efficacité des transports, à réduire les émissions de CO₂, à améliorer la qualité de l'air et à réduire les nuisances sonores, et invite les États membres à encourager le développement des technologies intelligentes, y compris des STI, et des services d'infomobilité, et à stimuler la planification et la gestion durables de la mobilité urbaine (y compris dans le secteur de la logistique), les stratégies d'optimisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail et les schémas de transport multimodaux et intermodaux, en gardant à l'esprit que les transports publics deviennent beaucoup plus intéressants lorsque le "dernier kilomètre" est facile à couvrir; encourage les États membres à garantir la participation active de toutes les parties prenantes, y compris le grand public, dans les activités de planification susmentionnées;
 2. salue le soutien de la Commission européenne au développement de lignes directrices pour l'élaboration et la mise en œuvre de plans de mobilité urbaine durable, permettant d'inscrire l'action envisagée dans une stratégie urbaine et territoriale et visant à favoriser un développement équilibré et une meilleure intégration des différents modes de mobilité urbaine; appuie la Commission européenne dans l'établissement d'une plateforme européenne consacrée aux plans de mobilité urbaine durable, visant à mieux coordonner le soutien de l'Union européenne aux collectivités locales et régionales et la coopération avec ces dernières dans l'échange de bonnes pratiques ainsi que la conception et la mise en œuvre des plans de mobilité urbaine durable;
 3. invite les États membres à promouvoir les transports publics en vue de doubler leur utilisation d'ici à 2030, notamment par l'application de solutions informatiques telles que les achats de billets électroniques à distance, et à soutenir le partage de véhicule, le covoiturage, les services de transport à la demande et les systèmes de propulsion électriques pour les transports publics locaux; invite les États membres à mettre en place,

s'il y a lieu, des systèmes de funiculaires et de téléphériques dans les villes situées dans des régions montagneuses ou vallonnées afin de réduire le trafic urbain;

4. demande aux États membres d'établir des zones uniquement accessibles aux transports publics, aux vélos, aux piétons, aux véhicules à émissions nulles et aux véhicules utilisés pour le partage de véhicules et le covoiturage;
5. invite les États membres à mettre en place des dispositifs de recharge des véhicules électriques à grande échelle grâce à des systèmes innovants tels que ceux qui utilisent l'infrastructure d'éclairage public, et à promouvoir l'installation de dispositifs de recharge dans les parkings privés, par exemple dans les centres commerciaux, et rappelle les dispositions prévues par la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, notamment en ce qui concerne le gaz naturel;
6. prie instamment la Commission et les États membres de créer les conditions nécessaires à la mise en place de systèmes transfrontaliers de planification, de réservation et de paiement des trajets incluant différentes formes de transport, étant donné que la nécessité d'utiliser de nombreuses plateformes d'information et de nombreux systèmes de paiement différents représente un obstacle substantiel à l'acceptation et à la demande de systèmes de transport intermodaux;
7. invite les États membres à protéger les usagers de la route les plus vulnérables en renforçant la sécurité des piétons, en supprimant les obstacles architecturaux, en mettant en place des itinéraires sûrs réservés aux piétons et en soutenant les "pédibus" et les parcours sécurisés entre le domicile et l'école; demande également aux États membres d'améliorer la mobilité à vélo en mettant en place des pistes cyclables et des parkings réservés aux vélos et sûrs ainsi qu'en encourageant et en mettant en œuvre des services de partage de vélos; invite la Commission et les États membres, afin de stimuler encore davantage la mobilité à vélo, à proposer des amendements à la convention de Vienne sur la circulation routière en vue de moderniser les règles de circulation dans les zones urbaines de manière à garantir que les cyclistes bénéficient du plus haut degré de protection possible;
8. invite par ailleurs la Commission à formuler une proposition législative visant à développer le marché unique des solutions innovantes pour la mobilité urbaine;
9. invite la Commission, les États membres et les collectivités locales et régionales à prendre pleinement en compte les critères de durabilité lors de l'attribution de marchés publics en matière de transport et de logistique;
10. prie instamment les États membres d'utiliser une partie des recettes provenant des droits d'accises ou de la taxe routière sur les véhicules privés pour réduire les tarifs des transports publics urbains afin d'assurer progressivement leur gratuité pour les résidents, ainsi que de repenser les systèmes de tarification des transports publics et de donner la préférence aux systèmes forfaitaires;
11. invite les États membres à envisager de supprimer les subventions directes et indirectes en faveur des véhicules fonctionnant aux combustibles fossiles traditionnels; demande aux États membres d'envisager la mise en place d'incitations fiscales pour les véhicules

électriques, comme une réduction de la TVA ou une exonération de la taxe routière, et d'encourager les mesures d'incitation économiques pour les entreprises qui octroient des avantages extra-salariaux afin de promouvoir une mobilité durable parmi les employés, pour les organisateurs de voyages qui proposent à leurs clients des solutions de transport urbain durables et pour les PME qui produisent des biens ou des services destinés à favoriser une mobilité urbaine durable;

12. invite les États membres, lors du lancement de systèmes de prime à la casse, à envisager de soutenir, par ordre décroissant, le recours aux systèmes de transports en commun publics, aux véhicules électriques, aux véhicules fonctionnant à l'hydrogène, y compris ceux qui utilisent le reformage du méthane, aux véhicules fonctionnant au gaz naturel, aux véhicules hybrides et aux véhicules au GPL;
13. prie la Commission de procéder à des évaluations, dans le cadre des différents plans des États membres, en ce qui concerne l'emplacement des stations de mesure et de contrôle de la pollution atmosphérique dans les principales agglomérations urbaines qui présentent des problèmes de qualité de l'air, car bien souvent leur mauvais emplacement peut fausser les données et, par conséquent, menacer la santé de la population;
14. estime que le plan Juncker pourrait jouer un rôle clé dans le financement de projets d'infrastructures et de transports urbains durables, et invite la Commission et les États membres à renforcer leur soutien financier aux projets en faveur d'une mobilité urbaine durable, à veiller à créer les synergies nécessaires entre les différents programmes et sources de financement et à établir des liens entre la mobilité urbaine, la nouvelle stratégie numérique et l'Union de l'énergie; invite les États membres à veiller à la mise en œuvre efficace des transports publics, notamment au moyen de systèmes de transport électriques, à connecter les zones urbaines et périurbaines et à répondre efficacement et durablement aux besoins de déplacement entre le domicile et le lieu de travail avant d'investir dans la construction de nouvelles routes et autoroutes;
15. invite la Commission et les États membres à favoriser l'échange de bonnes pratiques en vue de faciliter le transfert de compétences et de technologies dans le domaine de la mobilité durable, notamment afin d'aider les régions en développement; invite en outre la Commission et les États membres à soutenir les programmes de recherche en faveur de nouvelles technologies, de nouveaux modèles économiques et de nouvelles pratiques intégrées et durables en matière de mobilité et de logistique urbaines, et à organiser des campagnes de sensibilisation du public pour encourager une mobilité qui soit efficace, durable et moins dépendante de l'utilisation des voitures privées à carburant traditionnel.

RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION

Date de l'adoption	17.6.2015
Résultat du vote final	+: 53 -: 8 0: 0
Membres présents au moment du vote final	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Lynn Boylan, Nessa Childers, Alberto Cirio, Birgit Collin-Langen, Mireille D'Ornano, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Stefan Eck, Bas Eickhout, Eleonora Evi, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Iratxe García Pérez, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Anneli Jäätteenmäki, Jean-François Jalkh, Benedek Jávor, Karin Kadenbach, Kateřina Konečná, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Massimo Paolucci, Gilles Pargneaux, Piernicola Pedicini, Pavel Poc, Marcus Pretzell, Frédérique Ries, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Renate Sommer, Dubravka Šuica, Tibor Szanyi, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
Suppléants présents au moment du vote final	Nikos Androulakis, Renata Briano, Nicola Caputo, James Nicholson, Marijana Petir, Sirpa Pietikäinen, Gabriele Preuß, Bart Staes, Tom Vandenkendelaere
Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final	Damian Drăghici, Fredrick Federley, Anthea McIntyre, Jens Nilsson

22.6.2015

AVIS DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT REGIONAL

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

sur la mobilité urbaine durable
(2014/2242(INI))

Rapporteur pour avis: Ramón Luis Valcárcel Siso

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. note que plus de 70 % de la population de l'Union vit dans les villes, qui produisent environ 85 % du PIB de l'Union, et que la mobilité urbaine durable constitue un facteur de plus en plus important de la politique de cohésion, étant donné qu'il s'agit d'un élément clé et d'un vecteur de l'emploi et d'une croissance intelligente, durable et inclusive; considère que les Fonds structurels et d'investissement européens (Fonds ESI), et plus particulièrement le Fonds européen de développement régional (FEDER), doivent contribuer au financement, grâce aux programmes opérationnels, des plans de mobilité urbaine durable pour les villes et les régions et au sein de l'Union européenne, en soutenant des formes propres, accessibles et innovantes de transport urbain favorisant la multimodalité et la mobilité dans un contexte territorial élargi, y compris la mobilité transfrontalière; rappelle à cet égard que le secteur du transport, qu'il s'agisse du trafic à l'arrêt ou en mouvement, a de lourdes répercussions sur l'environnement urbain et sur la qualité de vie des citoyens, et considère qu'il est possible de favoriser un système de transport efficace par un partenariat public-privé comportant un partage des coûts et des possibilités pour développer un système innovant et efficace de marchés publics en vue de produire des économies considérables et de partager l'expertise et les connaissances entre les autorités; relève l'importance de respecter le principe du partenariat dans la programmation et la mise en œuvre des programmes opérationnels, afin de garantir la pleine participation des partenaires sociaux, des organisations professionnelles, des centres de recherche et des entreprises;
2. demande à la Commission de faire le point sur les progrès accomplis et de proposer une analyse qualitative et quantitative du soutien de la politique de cohésion en faveur de la mobilité urbaine durable lors de son examen à mi-parcours de la mise en œuvre des Fonds ESI;

3. demande à la Commission, aux États membres et aux autorités régionales et locales d'évaluer et de contrôler les plans de mobilité urbaine en fonction des objectifs et des défis fixés par la stratégie Transports 2050;
4. souligne que, compte tenu de la nécessité de réduire l'impact négatif sur l'environnement dû à la dépendance à l'égard du pétrole dans le système de transports de l'Union (qui repose essentiellement sur le pétrole et ses dérivés), les Fonds ESI doivent être utilisés systématiquement pour élaborer et appliquer des plans de mobilité urbaine durable afin de renforcer mutuellement et de façon complémentaire les mesures de mobilité urbaine dans le contexte plus large de l'aménagement du territoire, sans engendrer de besoins supplémentaires en matière de transport entraînant un recours excessif à la voiture, et en privilégiant un système de transports intégré fondé sur la collaboration des différents modes de transport;
5. prend acte du fait que la promotion d'infrastructures de transport durables, l'amélioration des réseaux, l'encouragement de l'adaptation au changement climatique ainsi que la prévention et la gestion des risques figurent parmi les objectifs stratégiques de la politique de cohésion pour 2014-2020;
6. souligne les multiples effets néfastes du modèle de transport actuel sur des éléments essentiels de notre patrimoine environnemental, comme l'air, l'eau et les sols, ainsi que sur nos divers écosystèmes;
7. considère qu'il est dès lors essentiel de veiller au développement et à la promotion des plans de mobilité urbaine durable et de la durabilité urbaine dans toutes les villes, zones urbaines fonctionnelles et régions européennes, en procédant à une analyse des besoins et des objectifs en matière d'infrastructures de mobilité urbaine, tout en prenant en compte les modes et les moyens de transport qui sont complémentaires dans le contexte du développement spatial territorial et mondial, en assurant la promotion des transports propres, durables, sûrs, efficaces et économes en énergie, en favorisant l'interconnexion des zones urbaines et périurbaines et en œuvrant à une plus grande autonomie, à la compétitivité, à la croissance économique, à l'amélioration de la sécurité routière et à l'amélioration des conditions de travail; souligne également que la politique de transport urbain, notamment la mise en place de modes de transport alternatifs destinés à réduire la demande de déplacements par des moyens de transport individuels restent aussi de la compétence des villes et des autorités locales;
8. souligne que la mobilité urbaine durable peut contribuer à renforcer l'attrait des villes et régions européennes tant pour les investisseurs que pour leurs habitants en améliorant l'accessibilité et la sécurité routière ainsi qu'en réduisant la circulation et la pollution; croit au rôle positif qu'elle pourrait jouer en favorisant une meilleure conciliation entre vie professionnelle et vie privée grâce à une diminution du temps de trajet; invite dès lors les autorités locales et régionales à promouvoir des solutions innovantes en matière de mobilité urbaine durable;
9. demande 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, notamment dans la conception, la mise en œuvre et le suivi des politiques urbaines qui ont une incidence manifeste sur les villes;

10. considère que les investissements dans des transports publics durables constituent non seulement une réponse aux problèmes de mobilité urbaine, mais qu'ils comportent également des "éléments de renouveau urbain" rejaillissant sur le système économique général de la ville et facilitant la création d'environnements urbains verts ainsi que l'accès à des centres d'activités mixtes (commerciales, résidentielles, récréatives, culturelles, éducatives); souligne qu'une bonne coordination de la planification de la mobilité et de l'urbanisme est essentielle afin d'optimiser les effets des investissements;
11. attire l'attention sur l'importance accordée au vélo dans les plans de mobilité urbaine durable de nouvelle génération et fait observer que ce mode de déplacement contribue à prévenir les bouchons; souligne que l'aménagement de voies réservées aux cyclistes et aux piétons doit constituer un élément incontournable de la construction et de la rénovation des routes;
12. reconnaît la qualité et la diversité des emplois offerts par les sociétés publiques de transport et les avantages y afférents pour l'économie; invite la Commission à suivre et à évaluer la contribution des transports publics aux stratégies de croissance verte et d'emplois verts aux niveaux national et européen;
13. préconise de recourir aux initiatives en faveur de l'emploi des jeunes ainsi qu'à d'autres Fonds ESI pour promouvoir l'emploi dans des domaines qui favorisent le développement d'une mobilité urbaine durable; souligne que le déploiement de projets de mobilité urbaine a des retombées positives sur toutes les régions et sur leur population en comblant les emplois vacants ou en en créant de nouveaux dans les domaines concernés, ainsi qu'en résorbant la pénurie de main-d'œuvre dans les professions qui en sont victimes;
14. est convaincu que la plateforme des plans de mobilité urbaine durable de la Commission apportera un soutien non négligeable aux villes et régions dans la conception et la mise en œuvre des plans de mobilité urbaine durable; souligne l'importance de la prise en compte de toutes les villes, quelle que soit leur taille, quand il s'agit d'investir dans la mobilité urbaine, ainsi que le rôle clé que les villes et les régions européennes ont à jouer pour renforcer et promouvoir la mobilité urbaine durable; demande que des représentants d'autorités locales et régionales de différentes tailles ainsi que des représentants de diverses parties prenantes (par exemple, d'associations de cyclistes) soient impliqués dans la plateforme européenne et dans le groupe d'experts des États membres sur la mobilité et les transports urbains;
15. estime qu'il serait utile d'encourager le partage des meilleures pratiques en matière de mobilité urbaine afin d'accélérer la diffusion des solutions les plus innovantes et la concrétisation des objectifs de l'Union dans ce domaine;
16. demande aux autorités de promouvoir le déploiement d'un réseau de bornes de recharge pour les véhicules électriques et hybrides le long de toutes les voies de circulation ainsi que le recours à des moyens de transport alternatifs, une solution de mobilité intégrée, la création de zones accessibles uniquement à certains types de transports et de véhicules et l'utilisation durable de véhicules électriques et de véhicules propres, du vélo, des trolleybus, des bus, du bioéthanol et des carburants propres, de façon à lutter contre le changement climatique mondial, dans le but d'accroître à long terme la qualité de la vie grâce à l'élaboration de systèmes de transport intelligents et intermodaux assurant

l'information sur la mobilité et la continuité territoriale entre les centres urbains et leurs zones périurbaines;

17. invite les autorités à promouvoir des moyens de réduire la demande de transport en renforçant le recours au télétravail et aux outils des TIC, et de prendre en considération les chiffres du sondage Eurobaromètre qui montrent que les citoyens de l'Union s'inquiètent de l'impact négatif de l'augmentation de la circulation dans les villes et que les embouteillages (76 %), la qualité de l'air (81 %) et les taux d'accidents (73 %) constituent les problèmes les plus graves; invite la Commission à suivre les nouvelles formes de mobilité liées aux transports (par exemple les voitures sans conducteur), à procéder, en coopération avec les États membres, à une analyse de toutes les mesures disponibles pour contribuer à réduire à un minimum le nombre de blessés et de morts, en particulier parmi les piétons et les cyclistes, et à promouvoir l'utilisation du vélo dans les villes, en investissant dans les pistes cyclables et en prenant des mesures de sensibilisation des usagers de la route à la sécurité des cyclistes; attire l'attention sur l'importance accordée au vélo dans les plans de mobilité urbaine durable de nouvelle génération et fait observer que ce mode de déplacement contribue à prévenir les bouchons; souligne que l'aménagement de voies réservées aux cyclistes et aux piétons doit constituer un élément incontournable de la construction et de la rénovation des routes; rappelle à cet égard qu'un usage accru des vélos dans les villes améliore la fluidité de la circulation, favorise la santé publique et réduit l'empreinte carbone; souligne qu'une utilisation accrue des vélos dans les villes pourrait contribuer à la réalisation des objectifs de la stratégie Europe 2020; demande aux États membres de continuer à construire des bretelles de contournement afin de réduire le nombre de véhicules qui traversent inutilement les villes et prie la Commission de trouver des moyens de financer ces projets; souligne que des efforts supplémentaires sont nécessaires pour réduire le nombre de voitures dans les villes; invite les autorités locales à soutenir des politiques qui encouragent les transports écologiques, à travers des mesures incitatives adéquates, des baisses de taxes et l'octroi de certificats "verts";
18. insiste sur l'importance à accorder à la mise en réseau transfrontalière des villes dans les plans d'aménagement urbain, en tant que facteur de stimulation du développement régional; estime qu'il convient de soutenir la constitution de réseaux de tramways et de bus dans les villes traversées par une frontière ou formant un ensemble fonctionnel;
19. invite la Commission à élaborer des normes en vue d'assurer l'harmonisation et la cohérence générales des réglementations visant à encadrer le stationnement et l'accès des véhicules dans les zones urbaines, la catégorisation des véhicules, les différentes classes d'émissions, la signalisation, les systèmes de transport accessibles aux personnes handicapées et les normes techniques pour la mise en place de systèmes de transport intelligents, et en vue de renforcer la dynamique des zones piétonnes et la protection des zones historiques et d'améliorer l'environnement et la mobilité publique de façon générale; fait observer que les plans de mobilité urbaine durable ont pour premier objet la qualité de vie des habitants, ce qui suppose notamment de soulager les villes du trafic routier et de mettre en place des parcs relais pour permettre aux piétons de circuler librement et renforcer l'attrait des centres; demande à la Commission de soutenir des solutions coordonnées et intégrées de transports publics stratégiques pour soulager les réseaux de transports, les voies urbaines et les voies d'accès aux lieux de travail, afin d'améliorer la qualité de la vie et d'encourager un meilleur équilibre entre vie professionnelle et vie

privée, tout en augmentant la productivité; invite également les autorités à accroître le recours aux technologies intelligentes susceptibles de contribuer à résoudre les problèmes liés à la mobilité urbaine, telles que la présence dans les véhicules de capteurs reliés à des satellites et la billetterie intelligente;

20. salue les efforts déployés par la Commission pour coordonner et consolider les initiatives de l'Union européenne dans le domaine de la mobilité urbaine, telles que CIVITAS 2020 pour la recherche et l'innovation, l'observatoire de la mobilité urbaine pour l'échange de bonnes pratiques et d'expériences, ou encore la plateforme des plans de mobilité urbaine durable; invite la Commission à redoubler d'efforts pour réduire la fragmentation et le manque de coordination entre les initiatives et les programmes pertinents de l'Union et à tenir compte du succès de programmes tels qu'URBAN et URBACT; invite la Commission à encourager les autorités des États membres à créer des réseaux d'excellence dans le domaine de la mobilité urbaine, à poursuivre les efforts de l'initiative CIVITAS 2020 et à encourager davantage de citoyens de l'Union à adhérer à ce projet;
21. demande à la Commission de définir des instructions, des recommandations et des indicateurs en matière de mobilité urbaine afin de faciliter le dialogue et l'échange de bonnes pratiques de mobilité durable entre les divers acteurs ainsi que d'orienter les stratégies à mener en matière de politique urbaine;
22. plaide en faveur d'un lien fort entre les plans de mobilité urbaine durable et d'autres initiatives telles que celles intitulées "villes intelligentes" et "la Convention des maires", qui visent à rendre les villes plus durables et plus autonomes; considère que l'engagement volontaire établi dans la Convention des maires peut servir de tremplin pour atteindre tous les acteurs concernés lors de l'élaboration de plans de mobilité et de durabilité susceptibles d'être diffusés avec un bon rapport coût-efficacité; salue l'initiative "Cities of Tomorrow: Investing in Europe" et invite la Commission à utiliser les plateformes existantes pour développer des outils de communication qui visent à rassembler les acteurs du développement urbain durable;
23. considère que le Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS) peut jouer un rôle clé dans le financement de projets de transport urbain durable; estime, par conséquent, qu'il est essentiel d'établir une planification stratégique solide et d'assurer une cohérence entre, d'une part, les projets de mobilité urbaine à financer par le FEIS et, d'autre part, les priorités et les objectifs relatifs à la mobilité urbaine déjà fixés par les autorités locales, régionales, nationales et européennes; invite donc la Commission à inclure les autorités publiques en tant que bénéficiaires potentiels du financement des Fonds structurels et d'investissement européens (Fonds ESI);
24. souligne l'importance du renforcement des capacités des autorités locales ainsi que des zones périurbaines à définir et à mettre en œuvre des stratégies intégrées de développement favorisant les modalités de coopération entre divers territoires et, de la sorte, leur interdépendance et leur complémentarité.
25. invite la Commission et les États membres à assurer la complémentarité et à créer des synergies entre le FEIS, les Fonds ESI et les programmes et initiatives subventionnés par l'Union ainsi que les investissements publics nationaux et des instruments financiers privés afin de retirer la valeur ajoutée maximale des investissements consentis;

26. demande aux États membres d'élaborer leur propre stratégie de développement des transports collectifs et des déplacements non motorisés, ou de la réévaluer, de façon à assurer l'instauration d'une mobilité urbaine de qualité, la préservation de l'environnement et la qualité de vie des habitants.

RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION

Date de l'adoption	17.6.2015
Résultat du vote final	+: 29 -: 3 0: 1
Membres présents au moment du vote final	Pascal Arimont, José Blanco López, Franc Bogovič, Steeve Briois, Rosa D'Amato, Bill Etheridge, Michela Giuffrida, Ivan Jakovčić, Constanze Krehl, Martina Michels, Iskra Mihaylova, Andrey Novakov, Stanislav Polčák, Julia Reid, Terry Reintke, Monika Smolková, Maria Spyraiki, Olaf Stuger, Ramón Luis Valcárcel Siso, Ángela Vallina, Monika Vana, Matthijs van Miltenburg, Lambert van Nistelrooij, Kerstin Westphal
Suppléants présents au moment du vote final	Petras Auštrevičius, Daniel Buda, Salvatore Cicu, Ivana Maletić, Jan Olbrycht
Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final	Edward Czesak, Jens Nilsson, Georgi Pirinski, Daniele Viotti

**RÉSULTAT DU VOTE FINAL
EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND**

Date de l'adoption	10.11.2015
Résultat du vote final	+: 37 -: 5 0: 5
Membres présents au moment du vote final	Daniela Aiuto, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Bruno Gollnisch, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Tapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Suppléants présents au moment du vote final	Rosa Estaràs Ferragut, Massimo Paolucci, Evžen Tošenovský, Matthijs van Miltenburg
Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final	Clara Eugenia Aguilera García, Paul Brannen, Jiří Maštálka, Flavio Zanonato