COMMISSION
EUROPÉENNE

Strasbourg, le 14.12.2021
COM(2021) 811 final

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

Le nouveau cadre de l'UE pour la mobilité urbaine

{SWD(2021) 470 final}

1 INTRODUCTION

1. L'Europe est l'une des régions les plus urbanisées du monde[1], avec une grande variété de villes et d'agglomérations qui constituent des pôles importants d'activité économique et sociale. Sur le plan de l'urbanisme et de la qualité de vie urbaine, les villes européennes sont souvent considérées par le reste du monde comme des lieux attrayants pour effectuer un séjour, vivre, étudier, travailler et faire affaire, la mobilité et les transports jouant un rôle clé à cet égard. En tant que principaux points de connexion, les villes sont des composantes essentielles du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) sur lequel est fondé l'espace européen unique des transports, et elles sont essentielles au bon fonctionnement du marché unique. De nombreuses villes européennes sont des championnes internationales de l'innovation dans le domaine des transports, de la planification de la mobilité urbaine durable et de la mise en œuvre d'objectifs ambitieux en matière de climat et de sécurité routière.

2. Toutefois, les villes doivent encore relever des défis majeurs pour continuer à améliorer la mobilité et leur système de transport. Dans le même temps, elles doivent encore prendre des mesures à l'égard de l'ensemble des conséquences négatives des transports sur la société, la santé et l'environnement, à savoir les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et sonore ainsi que les embouteillages et les accidents de la route. Ces défis et les stratégies envisagées pour les relever ont été mis en évidence dans le pacte vert pour l'Europe[2], la stratégie de mobilité durable et intelligente[3], le paquet «Ajustement à l'objectif 55»[4], le plan d'action «Vers une pollution zéro»[5] et le plan européen pour vaincre le cancer[6].

3. La conférence des parties à l'accord de Paris, qui s'est tenue à Glasgow (COP26), a braqué les projecteurs sur la mise en œuvre des engagements internationaux en matière de climat, à l'instar de l'action de l'Union dans le cadre du pacte vert pour l'Europe. La mobilité urbaine peut apporter une contribution majeure, non seulement en réduisant les émissions considérables de gaz à effet de serre qu'elle génère, mais aussi en devenant moins polluante, plus sûre, et en générant moins d'embouteillages. Comme le confirme le plan cible en matière de climat à l'horizon 2030[7], le déploiement de véhicules à émissions nulles en ville ne permettra d'atteindre qu'une partie de ces objectifs. Une priorité claire devrait être accordée, aux niveaux national et local, au développement des transports en commun, de la marche et du vélo, ainsi que des services de mobilité partagée et connectée.

4. La mobilité est un aspect essentiel de l'inclusion sociale et un facteur important du bien-être humain, en particulier pour les groupes défavorisés. Les transports, reconnus comme un service essentiel dans le socle européen des droits sociaux, répondent à un besoin fondamental en permettant aux citoyens de s'intégrer dans la société et sur le marché du

[1] 70,9 % d'Européens vivent dans des zones urbaines: https://ec.europa.eu/eurostat/fr/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1

[2] COM(2019) 640 final.

[3] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789

[4] https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP_21_3541

[5] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827

[6] https://ec.europa.eu/health/system/files/2021-02/eu_cancer-plan_fr_0.pdf.
Ce plan souligne l'importance de faire le lien entre transports et santé.

[7] Ce plan prévoit une réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030; https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan_fr

travail, mais représentent également une part importante des dépenses des ménages. L'augmentation de la connectivité et l'ouverture accrue du marché ont contribué à relier les réseaux de transport, à renforcer la cohésion de l'UE et à la rendre plus concrète et plus accessible aux voyageurs. Ces objectifs sont également mis en avant dans la proposition de recommandation du Conseil visant à assurer une transition équitable vers la neutralité climatique[8], qui propose un cadre commun et une vision partagée de l'ensemble des politiques et des investissements nécessaires pour assurer une transition équitable, y compris dans le domaine des transports.

5. D'une part, la pandémie de COVID-19 a perturbé la mobilité et les transports. D'autre part, et en particulier dans les villes, la pandémie a aussi incité les pouvoirs publics à améliorer les infrastructures de mobilité active. Par conséquent, il est aujourd'hui plus que nécessaire que jamais de sortir de la crise avec un système de mobilité urbaine plus résilient, plus intelligent et plus durable, ce dernier contribuant aussi de façon déterminante à la résilience globale du système de transport et de l'économie. La solution à ces défis passe par des nœuds urbains plus durables, avec une meilleure qualité de vie et une meilleure connectivité, des prix abordables et un accès aisé aux services de mobilité dans les zones urbaines et les zones rurales environnantes. Pour mener à bien cette transition majeure dans le domaine de la mobilité urbaine, des initiatives et des investissements rapides et importants sont nécessaires aux niveaux européen, national, régional et notamment local.

6. Le paquet «Mobilité urbaine» de 2013[9] visait à catalyser une action commune aux niveaux local, national et européen pour relever ces défis de société. Son évaluation[10] a mis en lumière plusieurs problèmes, en particulier des lacunes en ce qui concerne l'adoption à l'échelle de l'UE de plans de mobilité urbaine durable[11] (PMUD), qui constituent un élément central de l'approche. Parmi les autres problèmes figuraient le manque de collecte systématique de données sur la mobilité urbaine et la nécessité d'un meilleur cadre de gouvernance de l'UE permettant une plus grande participation des États membres et des collectivités régionales et locales. Les collectivités locales devraient pouvoir bénéficier d'un soutien afin d'associer plus étroitement les stratégies de transport transfrontalier avec les plans de mobilité urbaine durable, les activités de renforcement des capacités et de formation et une meilleure planification urbaine. Des efforts plus soutenus sont donc nécessaires si l'on veut que les villes européennes parviennent à réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, la congestion et le nombre d'accidents de la route.

7. Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) repose sur la mobilité urbaine pour les liaisons «du premier et du dernier kilomètre», tant pour les passagers que pour les marchandises. Les villes et les régions doivent jouer un rôle plus important encore dans le RTE-T de demain afin d'améliorer la mobilité et les flux de transport. Cet objectif peut être atteint en veillant à ce que les nœuds urbains fonctionnent mieux dans le cadre général et à ce que les collectivités locales soient mieux associées à la gouvernance du RTE-T.

8. Par conséquent, afin de contribuer aux objectifs toujours plus ambitieux de l'UE en matière de climat, d'environnement, de numérique, de santé et de société, l'Union doit prendre des mesures plus décisives dans le domaine de la mobilité urbaine afin de passer de l'approche

[8] COM(2021) 801.

[9] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047

[10] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047

[11] Voir l'annexe de https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0010.02/DOC_3&format=PDF et de https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines.

actuelle fondée sur les flux de circulation à une approche fondée sur une mobilité plus durable des personnes et des marchandises. Une telle approche requiert un renforcement de la colonne vertébrale que constituent les transports en commun/publics, de meilleures possibilités de mobilité active (marche et vélo, par exemple) ainsi qu'une logistique urbaine et des livraisons du dernier kilomètre efficaces et à émissions nulles. Si cette multimodalité devrait être l'un de nos principes directeurs pour la mobilité urbaine, la mobilité à émissions nulles et la mobilité connectée et automatisée constitueront un élément clé de la transition vers un avenir urbain neutre pour le climat, dans lequel les zones périurbaines et rurales seront aussi connectées aux villes par des liaisons durables. Une meilleure gestion des transports et de la mobilité à l'aide de plateformes multimodales et de solutions numériques est nécessaire pour accroître l'efficacité à l'échelle du système.

2 LE NOUVEAU CADRE DE L'UE POUR LA MOBILITE URBAINE

9. La transition vers une mobilité urbaine sûre, accessible, inclusive, intelligente, résiliente et à émissions nulles nécessite de mettre clairement l'accent sur une mobilité active, collective et partagée reposant sur des solutions à émissions faibles ou nulles. Elle exige dès lors d'intensifier et d'accélérer les efforts et de procéder à de nouveaux investissements, tout en veillant à accorder une attention particulière aux transports en commun, à la multimodalité et aux infrastructures de mobilité active. Cet objectif doit être atteint en renforçant les outils existants et en les complétant par de nouveaux instruments. Sur la base d'une analyse approfondie, un nouveau cadre de l'UE pour la mobilité urbaine est présenté ici afin d'aider les États membres, les régions, les villes et les autres parties prenantes à opérer la transformation nécessaire.

2.1 Une approche renforcée des nœuds urbains RTE-T

10. Les villes sont des éléments essentiels au bon fonctionnement du **RTE-T**. Toutefois, les goulets d'étranglement du réseau, les liaisons manquantes ou mal desservies restent des défis majeurs pour l'intégration des nœuds urbains dans le réseau RTE-T.

Passagers

11. L'importance des nœuds urbains ne concerne pas uniquement les habitants des villes. Environ un tiers de la population vit dans des villages, des petites villes et des zones périurbaines situés à proximité de villes et dépend souvent de véhicules privés pour rejoindre les nœuds urbains proches et se rendre au travail ou à l'école, tisser des liens sociaux, voyager ou faire des achats. Or, il en résulte que les villes sont confrontées à des problèmes persistants de congestion et de pollution, en raison du grand nombre de voitures qui entrent et qui sortent quotidiennement, ce qui a également des répercussions négatives sur la sécurité routière. De même, les transports en commun peinent à satisfaire la forte demande aux heures de pointe, et les réseaux ferroviaires et routiers saturés, ainsi que les trains, tramways, bus et métros bondés peuvent subir des perturbations qui entravent le flux de circulation, non seulement dans le nœud urbain mais également sur l'ensemble du réseau RTE-T.

12. La nécessité d'une connectivité efficace et inclusive entre les zones rurales, périurbaines et urbaines grâce à des solutions de mobilité durable a été reconnue au niveau de l'UE[12]. Il

[12] Une vision à long terme pour les zones rurales de l'UE https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_fr

s'agit notamment de prévoir des liaisons intégrées entre les zones rurales, périurbaines et urbaines dans la planification du réseau RTE-T, ainsi que des liaisons entre ces zones et les villes. Des infrastructures plus adaptées sont nécessaires pour accroître la part relative des transports en commun. Il s'agit notamment de mettre en place des nœuds multimodaux composés de gares/d'arrêts jouissant d'une bonne interconnexion avec le réseau ferroviaire urbain, le métro, le tramway, les autobus et les autocars, qui offrent des services de mobilité partagée et des infrastructures de parkings relais de meilleure qualité et plus grandes, et mieux équipés en parcs à vélos appropriés et en points de recharge et de ravitaillement publics pour les véhicules à émissions faibles ou nulles[13]. La conception de toutes ces installations doit aussi davantage prendre en considération les besoins des personnes handicapées.

Marchandises

13. L'interconnectivité entre les liaisons de longue distance et les liaisons «du premier et du dernier kilomètre» aux fins d'un transport de marchandises efficace est essentielle au bon fonctionnement du RTE-T et devrait être mieux prise en compte dans la planification urbaine et régionale. Par exemple, la mise en place d'une logistique à émissions nulles plus rapide et plus efficace dans les nœuds urbains requiert un nombre suffisant de terminaux multimodaux et de centres de groupage de fret.

14. Le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement pour les véhicules à émissions faibles ou nulles dans ces centres et plateformes logistiques est particulièrement important pour les véhicules de livraison et les camions long-courrier[14]. D'autres solutions de livraison, telles que les vélos-cargos et les voies navigables intérieures, devraient également être envisagées et mieux utilisées dans la logistique urbaine, et le recours aux livraisons automatisées et aux drones (aéronefs sans équipage) pourrait se généraliser à l'avenir, lorsque cela se justifie.

15. Pour remédier à ces lacunes dans le transport de passagers et de marchandises, il convient de renforcer le règlement RTE-T afin d'y inclure la mobilité urbaine, qui est essentielle au bon fonctionnement global du réseau. Dans le même temps, les villes doivent conserver une marge de manœuvre suffisante, dans le plein respect du principe de subsidiarité. Par conséquent, la proposition de révision du règlement RTE-T prévoit une approche renforcée pour un nombre plus important de nœuds urbains[15]. Ces nœuds urbains sont les points de départ et les destinations finales (tronçons «du premier et du dernier kilomètre») des passagers et des marchandises circulant sur le RTE-T, ainsi que les points de transfert au sein des différents modes de transport ou entre ceux-ci, et sont fortement axés sur les transports en commun. La révision remédie également aux lacunes relevées par la Cour des comptes dans son rapport spécial de 2020[16], et elle donne suite aux recommandations formulées dans celui-ci.

[13] Voir la proposition de règlement de la Commission sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559

[14] Le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs traitera également de cette question.

[15] La proposition de la Commission porte leur nombre à 424, assurant ainsi une bonne couverture de toutes les villes de plus de 100 000 habitants (ou, si, dans une région de niveau NUTS 2, il n'y a pas de nœud urbain de plus de 100 000 habitants, le nœud principal de cette région de niveau NUTS 2).

[16] https://www.eca.europa.eu/fr/Pages/DocItem.aspx?did=53246

Pour ce qui est des nœuds urbains en particulier, la Commission propose de réviser le règlement RTE-T de façon à exiger:

- l'adoption de plans de mobilité urbaine durable, en tenant compte de l'importance globale de faciliter les flux de transport transeuropéens à plus longue distance, de réduire considérablement la pollution des transports dans les villes, d'encourager la mobilité à émissions nulles, y compris la mobilité active, collective et partagée, et de réduire l'intensité énergétique des transports;
- la collecte et la communication de données sur la mobilité urbaine couvrant au minimum les émissions de gaz à effet de serre, les problèmes de congestion, les décès et les blessures graves causés par les accidents de la route, la part modale pour tous les modes de transport et l'accès aux services de mobilité[17], ainsi que sur la pollution atmosphérique et sonore dans les villes;
- le développement de nœuds multimodaux pour le transport de passagers, y compris de parkings relais, afin d'améliorer les liaisons du premier et du dernier kilomètre et de renforcer les capacités nécessaires à la connectivité de longue distance au sein des nœuds urbains et entre ceux-ci;
- le développement de terminaux multimodaux pour le transport de marchandises afin de garantir une logistique urbaine durable fondée sur une analyse complète au niveau des États membres.

2.2 Une approche renforcée des plans de mobilité urbaine durable (PMUD) et des plans de gestion de la mobilité

16. Introduits en 2013, les PMUD constituent une pierre angulaire de la mobilité urbaine de l'UE. Ils contribuent à relever les défis en matière de mobilité pour l'ensemble de la zone urbaine fonctionnelle, y compris en créant des synergies avec les plans d'aménagement et les plans énergétiques et climatiques. Ces dernières années, un vaste recueil de conseils et d'orientations a été élaboré collectivement, et un ensemble de lignes directrices a ensuite été mis à la disposition des villes et des parties prenantes par l'observatoire européen de la mobilité urbaine[18]. Un outil d'autoévaluation a aussi été conçu pour aider les villes à comprendre les forces et les faiblesses de leurs plans de mobilité urbaine durable[19].
17. Toutefois, l'évaluation du paquet «Mobilité urbaine» de 2013 a mis en évidence un certain nombre de lacunes qui empêchent les PMUD de contribuer plus efficacement aux objectifs et engagements toujours plus ambitieux de l'UE en matière de transports, de climat, de santé et de société, énoncés dans le pacte vert pour l'Europe et la stratégie de mobilité intelligente et durable. La mise en œuvre des PMUD n'est pas uniforme entre les États membres et au sein de ceux-ci: de nombreuses villes ne disposent toujours pas d'un PMUD et, pour les villes dotées d'un PMUD, la qualité de ce dernier varie fortement. En outre, des efforts supplémentaires sont nécessaires pour faire en sorte que les plans existants en matière de logistique urbaine durable soient mieux intégrés au cadre du PMUD et davantage développés et mis en œuvre dans l'ensemble de l'UE. Ces lacunes sont en grande partie liées à l'approche non contraignante adoptée jusqu'à présent, et elles doivent être corrigées.

[17] Part de la population ayant un accès suffisant aux services de mobilité (transports en commun, par exemple).

[18] https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines

[19] https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool

18. Les collectivités locales et les responsables de la planification gagneraient à disposer d'instruments de planification complémentaires portant sur les aspects systémiques de la mobilité, de l'énergie et de la durabilité. Les possibilités de renforcer ces articulations entre les PMUD et d'autres plans d'urbanisme pertinents portant sur l'énergie [en particulier les plans d'action en faveur de l'énergie durable et du climat (PAEDC)] et la durabilité seront examinées.

19. En vertu du règlement RTE-T révisé, il est proposé d'imposer des obligations concernant les PMUD pour les nœuds urbains établis. Dans le même temps, le champ d'application des PMUD devrait être complété et encore amélioré, en tenant compte des liens avec les zones rurales environnantes et en anticipant la nécessité de disposer d'indicateurs et d'exigences spécifiques concernant les PMUD pour les nœuds urbains du RTE-T.

20. En outre, la Commission invite chaque État membre à mettre en place un programme national de soutien aux PMUD à long terme, animé par un gestionnaire de programme national. Ce programme pourrait contenir des mesures juridiques, financières et organisationnelles pour contribuer au renforcement des capacités et à la mise en œuvre des PMUD conformément aux lignes directrices européennes en la matière[20].

21. Parallèlement, les organisations publiques et privées telles que les entreprises, les hôpitaux, les écoles ou les sites touristiques devraient être incités à élaborer des plans de gestion de la mobilité et à mener des actions visant à promouvoir les moyens de mobilité à émissions faibles ou nulles, tels que les transports en commun, la mobilité active ou la mobilité partagée.

La Commission:

- publiera, d'ici la fin de 2022, une recommandation de la Commission aux États membres sur le programme national visant à soutenir les régions et les villes dans la mise en œuvre de PMUD efficaces. Il s'agira notamment d'actualiser le concept de PMUD, de fixer des priorités claires pour favoriser des solutions durables, notamment les transports actifs, en commun et publics, ainsi que la mobilité partagée (y compris pour les liaisons entre zones urbaines et zones rurales), d'intégrer pleinement les aspects liés à la résilience ainsi que les plans de logistique urbaine durable, fondés sur des véhicules et des solutions à émissions nulles;
- encouragera la coopération avec la Convention des maires de l'UE en ce qui concerne l'alignement des instruments prévus dans les PMUD sur ceux prévus dans les PAEDC;
- complétera et rationalisera l'ensemble des orientations en matière de PMUD.

2.3 Suivi des progrès — Indicateurs de mobilité urbaine durable

22. Pour comprendre les progrès accomplis et améliorer les plans existants, il est indispensable de disposer de données complètes. À mesure que les collectivités locales prennent des mesures individuelles pour atteindre les objectifs stratégiques, il devient de plus en plus évident qu'une approche commune en matière de suivi et de communication d'informations fait défaut. Des indicateurs normalisés à l'échelle de l'UE permettraient également aux villes de partager plus facilement leurs meilleures pratiques. Cette base de connaissances

[20] https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines

commune pourrait ensuite permettre aux villes de s'engager dans des approches concertées au niveau européen pour la mise en œuvre de leurs PMUD.

23. Dans le cadre d'un projet pilote mené avec plusieurs villes de l'UE, la Commission a mis à l'essai un ensemble d'indicateurs de mobilité urbaine durable — tels que l'accessibilité financière des transports en commun, le nombre de morts et de blessés sur les routes, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, la congestion et la répartition modale — et a mis à disposition un outil d'évaluation comparative fondé sur ces indicateurs[21]. Les avis reçus ont fourni des orientations sur la manière d'améliorer l'ensemble d'indicateurs, en particulier pour veiller à ce que la méthodologie utilisée soit simplifiée et bénéficie d'un soutien et d'un engagement à long terme. Ils ont également mis en évidence la nécessité d'apporter un soutien aux villes, d'accroître les ressources correspondantes au sein des collectivités locales et de soutenir l'acquisition de données.

24. En outre, la nécessité de mieux associer les États membres au processus a été mise en évidence, étant donné que plusieurs États membres ne collectent pas systématiquement les données pertinentes. Ce point est particulièrement important pour les nœuds urbains du RTE-T, car ces derniers constituent des parties essentielles du réseau RTE-T.

25. Sur la base de ce qui précède, une approche préparatoire par étapes est proposée. Il s'agira d'abord d'affiner les indicateurs, pour ensuite aider les villes et les États membres à collecter les données nécessaires, compte tenu des exigences proposées pour la collecte de données par les nœuds urbains sur le RTE-T.

Par conséquent, afin de favoriser l'adoption généralisée des indicateurs, la Commission:

- améliorera et rationalisera, d'ici la fin de 2022, l'ensemble des 19 indicateurs de mobilité urbaine durable déjà recensés ainsi que l'outil d'évaluation comparative y afférent;
- lancera, en 2023, une action de soutien du programme dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe en faveur des États membres pour la collecte de données relatives à des indicateurs de mobilité harmonisés, afin de suivre les progrès réalisés par les nœuds urbains RTE-T dans la transition vers une mobilité urbaine durable.

2.4 Des services de transports en commun attrayants, soutenus par une approche multimodale et par la numérisation

26. Les transports en commun tels que les réseaux ferroviaires urbains, les métros, les tramways, les autobus, les autocars, les ferries ou les téléphériques constituent les moyens de transport les plus sûrs, les plus efficaces et les plus durables pour permettre à un grand nombre de personnes de se déplacer. Les transports en commun constituent également des solutions de mobilité abordables et inclusives, ce qui favorise la cohésion sociale et le développement économique local. C'est pourquoi la Commission propose aujourd'hui que les nœuds urbains du réseau RTE-T élaborent des PMUD visant à accroître l'utilisation des transports en commun et à promouvoir, dans le nouveau cadre de l'UE pour la mobilité urbaine, le renforcement de cette forme de transport dans les villes et les régions.

27. Toutefois, l'évaluation du cadre stratégique de 2013 a montré que l'utilisation des transports en commun dans les villes européennes n'a que légèrement augmenté

[21] https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_fr

depuis 2013, et que la pandémie de COVID-19 a fortement touché l'exploitation et la fréquentation des transports en commun. Certaines villes ont montré l'efficacité de campagnes lancées à l'échelon local, régional ou national par les autorités des transports et les pouvoirs publics pour regagner la confiance du public et à inciter les citoyens à reprendre l'habitude d'utiliser les transports en commun. Des efforts supplémentaires doivent être consentis en ce qui concerne les transports en commun et les aspects connexes tels que les systèmes d'information multimodaux et les systèmes de billetterie intelligents. Ces aspects devraient être dûment pris en compte, en particulier dans le cadre renforcé en matière de PMUD.

28. Les transports en commun créent des emplois, favorisent l'accessibilité territoriale et l'inclusion sociale et sont essentiels à la connectivité avec les zones rurales et périurbaines. À cet égard, le transport ferroviaire est bien placé pour accroître sa part modale, y compris dans les zones urbaines et les environs de celles-ci. L'Année européenne du rail, en 2021, a été une bonne occasion de lancer ce processus.

29. Dans le cadre de la transition plus large vers une mobilité à émissions nulles, l'hydrogène et, en particulier, les autobus électriques à batterie représentent déjà une part en croissance rapide du parc de transports en commun dans l'ensemble de l'UE. La législation relative à l'infrastructure pour carburants alternatifs[22], en cours de révision dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55»[23], établit un cadre pour achever la normalisation des infrastructures de recharge au niveau de l'UE, et la directive révisée sur les véhicules propres[24] fixe des objectifs nationaux concernant les achats publics d'autobus, de camions, de voitures et de camionnettes propres destinés à être utilisés dans le cadre de services tels que les transports en commun, la collecte des déchets ou le transport de courrier et de colis. La Commission a notamment accordé un soutien prioritaire au déploiement des infrastructures de recharge et de ravitaillement nécessaires pour permettre une transition sans heurts vers des véhicules à émissions nulles. La Commission a également mis en place la plateforme Clean Bus Europe[25] pour aider les villes à opérer la transition vers des parcs d'autobus propres.

30. La couverture et l'accessibilité des transports en commun dans les villes se sont améliorées[26]. Cela étant, des efforts supplémentaires doivent être consentis pour améliorer la qualité et l'accessibilité des transports en commun pour les personnes handicapées et garantir une meilleure intégration entre les transports en commun et les services de mobilité partagée et la mobilité active, y compris les services de micromobilité, afin de couvrir le dernier kilomètre des trajets pour lesquels les points d'accès sont éloignés ou la fréquence de passage des transports en commun est faible. Ces efforts contribueront également à réduire la nécessité d'utiliser des véhicules motorisés et, donc, à réduire la congestion. En outre, les transports en commun et les services de mobilité partagée devraient se compléter. Dans certains cas, la mobilité partagée et la mobilité à la demande pourraient être intégrées

[22] Directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

[23] Proposition de règlement de la Commission sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559

[24] Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20190801

[25] https://cleanbusplatform.eu/

[26] https://www.eca.europa.eu/fr/Pages/DocItem.aspx?did=53246

dans les transports en commun, en particulier dans les zones rurales, dans le cadre de modèles de mobilité à la demande.

31. Des transports publics de bonne qualité sont au service des navetteurs et des voyageurs, des ménages à hauts et faibles revenus, des personnes âgées et des jeunes, des femmes comme des hommes. Nous devons adapter les infrastructures et les services de transports en commun urbains afin de garantir une meilleure accessibilité, entre autres choses[27], notamment pour mieux répondre aux besoins d'une population vieillissante dans de nombreuses villes ainsi qu'à ceux des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

32. Pour y parvenir, les transports en commun doivent être au cœur de la planification de la mobilité urbaine durable, et être accessibles et attrayants pour tous et sans obstacle. Il conviendrait de maintenir une culture de la sécurité élevée afin de protéger le grand public, les enfants et les utilisateurs vulnérables et d'attirer de nouveaux groupes de personnes. La planification des transports en commun devrait également porter sur les liaisons avec les zones situées en dehors du centre-ville, y compris les liaisons avec les zones périurbaines et rurales situées, hors les murs de la ville.

33. Il convient également de mettre davantage l'accent sur la numérisation et l'automatisation des services de tramway, d'autobus, de chemin de fer urbain et de métro, car ces processus peuvent augmenter la fréquence des services et réduire les coûts d'exploitation. En outre, davantage de données sur les flux de trafic réels des personnes sont nécessaires pour adapter de manière dynamique les capacités, les itinéraires et les horaires des transports en commun dans l'ensemble de la ville, plutôt que de maintenir des offres de transport fixes établies par le passé.

34. De manière plus générale, les solutions multimodales numériques contribuent également à accroître l'attractivité des transports en commun. Par conséquent, des applications de mobilité à la demande doivent être développées avec les transports en commun comme élément central. Les autorités organisatrices des transports en commun doivent veiller à ce que les passagers disposent d'horaires de transport public en temps réel et de possibilités multimodales. À cette fin, toutes les parties prenantes doivent collaborer pour concilier les intérêts commerciaux et les intérêts publics dans la conception et le fonctionnement des applications de mobilité à la demande. Une offre intégrée proposant un billet unique contribuerait également à établir des liaisons fluides avec les déplacements ferroviaires à plus longue distance et à accroître le nombre de solutions de mobilité accessibles aux personnes vivant dans des zones reculées, aux personnes à mobilité réduite et aux navetteurs, y compris à celles et ceux vivant dans des zones rurales et périurbaines.

35. En outre, il importe de veiller à ce que les prestataires de services de transport urbain fournissent des informations pour faire en sorte que leurs sites web, applications mobiles, services de billetterie électronique, services d'informations en temps réel sur les déplacements et bornes d'achat de billets et d'enregistrement soient conformes aux exigences en matière d'accessibilité à l'échelle de l'UE[28].

36. Dans le même temps, les changements liés à l'automatisation et à la numérisation entraîneront également des défis pour les transports en commun, notamment pour les

[27] À cet égard, le règlement (UE) 2021/782 sur les droits des voyageurs ferroviaires et le règlement (UE) nº 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar s'appliquent.

[28] Directive (UE) 2019/882 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services (elle entrera en vigueur en 2025): https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A32019L0882

travailleurs de ce secteur. En particulier, les emplois des conducteurs courent un risque élevé d'automatisation[29]. La reconversion et le perfectionnement professionnels doivent donc jouer un rôle important dans la transition à venir vers des transports en commun à émissions nulles, et d'autres mesures doivent être élaborées dans le cadre d'un dialogue avec les partenaires sociaux. Le Pacte européen pour les compétences[30] contribuera à mobiliser les parties prenantes et les incitera à prendre des mesures en matière de renforcement des compétences et de reconversion professionnelle.

37. Tous ces aspects, fermement établis dans le cadre des PMUD, devraient contribuer à l'amélioration des transports publics et, dès lors, au renforcement de leur attrait pour tous les groupes démographiques, y compris dans les zones périurbaines et rurales, ainsi que de leur utilisation. Les règles en matière de marchés publics ont un rôle important à jouer dans la fourniture efficace de services de mobilité urbaine. Par conséquent, la Commission invite les États membres à mener leurs procédures de passation de marchés dans le domaine des transports en commun de manière à donner la priorité à des solutions innovantes, numériques, accessibles, durables et multimodales.

La Commission:

- renforcera son financement (voir section 5) et son soutien politique (avec un concept de PMUD renforcé, par exemple) en faveur des transports en commun et collaborera avec les administrations nationales et locales et avec toutes les parties prenantes pour faire en sorte que cette forme de transport demeure la colonne vertébrale de la mobilité urbaine et pour lutter contre les inégalités d'accès au réseau de transport public, y compris par l'amélioration de l'accès aux gares ferroviaires;
- envisagera de rendre obligatoire la fourniture de données en temps réel par les opérateurs (par exemple, des informations sur les horaires et les perturbations), y compris dans les transports en commun, par l'intermédiaire des points d'accès nationaux (aux données), dans le cadre du réexamen du règlement délégué (UE) 2017/1926 relatif aux services d'informations sur les déplacements multimodaux, dont la révision doit être adoptée en 2022;
- proposera que, dans le cadre du RTE-T, les nœuds urbains soient tenus de permettre aux passagers d'accéder aux informations, de réserver, de payer leurs trajets et de retirer leurs billets au moyen de services de mobilité numérique multimodaux, ce qui permettra aux transports en commun de constituer la colonne vertébrale de la mobilité collective dans les nœuds urbains d'ici à 2030.

2.5 Une mobilité plus saine et plus sûre: une attention renouvelée à la marche, au vélo et à la micromobilité

38. Les modes de mobilité active, tels que la marche et le vélo, sont des formes de mobilité à faibles coûts et à émissions nulles, qui peuvent également générer des avantages indirects pour la santé associés à des modes de vie plus actifs. Afin de développer pleinement leur potentiel, il convient de les prendre dûment en compte dans les politiques de mobilité urbaine à tous les niveaux de gouvernance et de financement (planification des transports,

[29] Une analyse plus approfondie des défis liés à l'emploi et aux compétences dans les transports figure dans le document de travail des services de la Commission accompagnant la stratégie de mobilité durable et intelligente (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0331)

[30] https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1517&langId=fr

sensibilisation, répartition de l'espace, réglementations en matière de sécurité et infrastructures adéquates), en accordant une attention particulière aux personnes à mobilité réduite. Cet aspect soutiendra également la mise en œuvre du plan européen pour vaincre le cancer. C'est aussi pour cette raison que la Commission propose aujourd'hui que les nœuds urbains du réseau RTE-T élaborent des PMUD visant également à accroître le recours à la mobilité active et à promouvoir, dans le nouveau cadre de l'UE pour la mobilité urbaine, le renforcement de ce type de mobilité dans les villes et les régions.

39. Les employeurs peuvent favoriser une meilleure santé de leurs salariés grâce à la mobilité active. Des campagnes de promotion et des programmes d'incitation sur le lieu de travail, soutenus par les investissements nécessaires dans les infrastructures pour faciliter la marche et le vélo jusqu'au travail, permettent d'améliorer la santé et le bien-être des salariés.

40. Depuis l'épidémie de COVID-19, de nombreuses collectivités locales ont pris des mesures telles que la transformation des aires de stationnement ou l'élargissement des trottoirs piétons afin de consacrer plus d'espace public à des modes durables tels que la marche et le vélo. L'infrastructure routière est un espace public qui peut être adapté de manière à permettre une utilisation sûre par tous.

41. Les modes de mobilité active peuvent faire partie des trajets multimodaux (en particulier pour le premier et le dernier kilomètre) et offrir par eux-mêmes une solution de mobilité porte-à-porte. Ils offrent un grand potentiel pour améliorer la santé humaine grâce à l'activité physique et atténuer la congestion, réduisant ainsi le dioxyde de carbone et les émissions, ainsi que la pollution atmosphérique et sonore. Investir dans des infrastructures de mobilité active apporte également des avantages économiques tangibles[31].

42. Les vélos électriques élargissent les possibilités de recours au vélo pour les habitants des zones vallonnées ou périurbaines, ainsi que pour les personnes âgées et certaines personnes à mobilité réduite, permettant à beaucoup plus de personnes de faire la navette à vélo ou de se déplacer à vélo sur des distances beaucoup plus grandes. Les vélos-cargos électriques représentent également une part croissante des services de livraison commerciale. Les vélos électriques sont aujourd'hui le segment de la mobilité électrique qui connaît la croissance la plus rapide en Europe, avec une augmentation de 52 % des ventes en 2020. Avec la tendance actuelle, l'UE développe également une base industrielle plus solide dans les technologies des vélos et des deux-roues. Ces véhicules intègrent toujours plus de technologies intelligentes, et il convient de redoubler d'efforts pour renforcer les investissements dans les infrastructures cyclables et exploiter le potentiel de la numérisation et des données pour accroître l'adoption du vélo et son intégration dans une offre multimodale.

43. L'augmentation du nombre de piétons et de cyclistes, ainsi que l'émergence rapide des trottinettes électriques et d'autres formes nouvelles de micromobilité, font qu'un nombre croissant d'usagers de la route vulnérables[32] parcourent les rues des villes. Tous les usagers de la route, y compris les véhicules motorisés, doivent s'adapter à ce nouveau paysage, notamment grâce au renforcement de la sensibilisation et l'éducation en matière de sécurité routière. Les usagers de la route vulnérables représentent 70 % du nombre de victimes d'accidents de la route mortels en milieu urbain: ce groupe devrait donc faire l'objet d'une

[31] Chaque euro investi pour favoriser la présence des vélos dans les principales artères urbaines d'Helsinki génère un gain de 3,6 EUR [*Helsinki conducts first Bikenomics analysis* | CIVITAS Handshake (handshakecycling.eu)].

[32] Les défenseurs de ces formes de mobilité parlent souvent d'usagers de la route «précieux», car ils réduisent les embouteillages et améliorent la qualité de l'air pour tous.

attention accrue, en particulier si l'UE veut atteindre son objectif de la campagne «Vision Zéro»[33] visant à réduire à près de zéro le nombre de morts et de blessés sur les routes. Les aspects liés à la sécurité routière devraient faire l'objet d'une attention accrue et être pleinement intégrés à tous les niveaux de planification de la mobilité urbaine. Les usagers de la route vulnérables devraient disposer d'un espace suffisant: il s'agit par exemple de séparer physiquement les pistes destinées aux piétons, aux cyclistes et aux usagers de solutions de micromobilité de celles accessibles aux engins motorisés, dans la mesure du possible. Le financement par l'UE de projets de mobilité urbaine et de projets d'infrastructures urbaines devrait exiger de ces projets qu'ils suivent l'approche dite du «système sûr». Des villes européennes mettent déjà en œuvre des mesures visant à réduire le risque lié à la vitesse en adaptant les limites maximales, et elles continuent à travailler afin d'améliorer la gestion de la vitesse.

44. Déjà avant la pandémie de COVID-19, de nombreux opérateurs avaient commencé à fournir de nouveaux services de micromobilité, tels que des deux-roues (électriques) avec stations ou sans station (vélos, trottinettes ou cyclomoteurs électriques) et d'autres dispositifs de mobilité personnels, dans de nombreuses villes de l'UE. Toutefois, des règles différentes sont appliquées aux niveaux national et local, souvent au sein d'un même État membre, ce qui compromet le respect des règles locales par les voyageurs et entrave les activités des opérateurs de systèmes de mobilité partagée qui souhaitent opérer dans plusieurs pays.

45. C'est pourquoi un guide à l'intention des autorités compétentes, fondé sur une consultation étroite de toutes les parties intéressées, concernant l'utilisation sûre des dispositifs de micromobilité, est publié aujourd'hui par l'observatoire européen de la mobilité urbaine. Ce guide thématique PMUD détaille les bonnes pratiques et des recommandations clés concernant l'intégration des dispositifs de micromobilité dans la planification de la mobilité urbaine, l'objectif étant d'assurer une utilisation plus sûre de ces dispositifs dans les zones urbaines. Il contribuera à intégrer la micromobilité dans l'approche de la campagne «Vision Zéro» et à atteindre l'objectif à long terme de l'UE de se rapprocher de l'objectif «zéro décès» et «zéro blessé grave» dans des accidents de la route.

Par conséquent, la Commission:

- proposera, dans le règlement RTE-T révisé, des exigences relatives aux nœuds multimodaux pour le transport de passagers au sein des nœuds urbains visant à mieux intégrer les modes de transport actifs, ainsi que des exigences visant à maintenir la continuité et l'accessibilité des pistes cyclables afin de promouvoir les modes de transport actifs;
- renforcera le rôle de la marche et du vélo dans les documents d'orientation actualisés sur les PMUD;
- publiera aujourd'hui, sur le site de l'observatoire européen de la mobilité urbaine, un guide thématique PMUD concernant l'utilisation sûre des dispositifs de micromobilité afin d'aider les planificateurs de la mobilité urbaine et les collectivités locales à permettre le déploiement en toute sécurité de nouveaux dispositifs dans les rues des villes;
- élaborera, en s'appuyant sur l'expérience acquise aux niveaux national et local en matière

[33] Cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 — Prochaines étapes de la campagne «Vision Zéro», https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/d7ee4b58-4bc5-11ea-8aa5-01aa75ed71a1

d'exigences de sécurité, des règles relatives à la sécurité des dispositifs de micromobilité;

- fournira, d'ici la fin de 2022, des orientations sur les exigences de qualité en matière d'infrastructures pour les usagers de la route vulnérables au cours de l'audit initial de la phase de conception, prévu au titre de la directive 2008/96/CE[34] concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

2.6 Logistique urbaine de fret et livraisons du dernier kilomètre à émissions nulles

46. Le transport urbain de marchandises, ou la logistique, déjà essentiel au fonctionnement des économies urbaines en temps normal, l'a été plus encore pendant et après la pandémie de COVID-19, laquelle a entraîné une augmentation de l'activité de commerce électronique et des livraisons à domicile. Les livraisons liées au commerce électronique entre entreprises et consommateurs ont augmenté de 25 % en 2020 en raison de la pandémie, et l'augmentation des livraisons du dernier kilomètre devrait persister[35].

47. Outre les propositions relatives aux nœuds urbains formulées dans le cadre de la révision du règlement RTE-T, il convient donc d'accélérer le déploiement de solutions durables et en développement rapide, telles que les vélos-cargos, en recourant à de nouveaux modèles de distribution, à la recherche dynamique d'itinéraire et à une meilleure utilisation multimodale et connectée du rail urbain et des voies navigables intérieures. Cela permettrait d'optimiser l'utilisation des véhicules et des infrastructures et de réduire le nombre de trajets inutiles effectués à vide.

48. En outre, la dimension du transport de marchandises devrait figurer en bonne place dans la planification durable de la mobilité urbaine afin d'accélérer le déploiement de ces solutions. Des efforts supplémentaires sont nécessaires pour faire en sorte que les plans existants en matière de logistique urbaine durable[36] soient mieux intégrés au cadre du PMUD et davantage développés et mis en œuvre dans l'ensemble de l'UE[37]. Ces efforts contribueront à la réalisation de l'objectif d'une logistique urbaine à émissions nulles d'ici à 2030.

49. Les actions dans ce domaine se concentrent sur le déploiement de solutions, de technologies et de véhicules à émissions nulles pour la logistique urbaine. La Commission révisera les normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires lourds afin d'évoluer vers des véhicules à émissions nulles dans ce secteur. La proposition de la Commission relative à des normes plus ambitieuses en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires légers[38] contribuera également à accélérer

[34] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=celex:32008L0096

[35] https://www.weforum.org/press/2021/04/covid-19-has-reshaped-last-mile-logistics-with-e-commerce-deliveries-rising-25-in-2020/

[36] Un guide thématique en la matière dans le contexte des PMUD a été publié en octobre 2019: https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf

[37] L'étude de 2021 a révélé que, bien que 68 % des villes de l'UE sélectionnées aient connaissance des lignes directrices relatives aux plans de logistique urbaine durable, seulement 13 % d'entre elles disposent d'un plan spécifique en matière de logistique urbaine durable, tandis que 58 % d'entre elles intègrent des éléments liés à la logistique dans leur PMUD.

[38] Proposition de règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R(01)

considérablement le déploiement de camionnettes à émissions nulles utilisées pour la logistique urbaine.

50. Il est essentiel de garantir la participation des parties prenantes publiques et privées pour optimiser la logistique urbaine et les livraisons du dernier kilomètre sur le plan économique, social et environnemental. La collaboration entre les collectivités locales et les parties prenantes privées, les dialogues réguliers entre toutes les parties, et la coopération et les échanges entre les urbanistes sont des actions clés mentionnées tant par les collectivités locales que par les parties prenantes privées[39] lorsqu'il s'agit d'acquérir des connaissances sur la gestion et la planification durables de la logistique urbaine. En outre, des efforts supplémentaires sont nécessaires au niveau de l'UE pour évaluer la nécessité de collecter et de partager davantage de données sur le transport urbain de marchandises[40].

Par conséquent, la Commission:

- présentera, d'ici la fin de 2022, une proposition de révision des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires lourds afin d'évoluer vers des véhicules à émissions nulles dans ce secteur;
- veillera à ce que les plans de logistique urbaine durable existants soient pleinement intégrés dans le cadre des PMUD;
- soutiendra le dialogue et la collaboration entre toutes les parties, ainsi que la coopération et les échanges entre les urbanistes;
- soutiendra le partage volontaire de données entre tous les types de parties prenantes afin de rendre le transport urbain de marchandises plus efficace, plus durable et plus compétitif[41].

2.7 Numérisation, innovation et nouveaux services de mobilité

51. La numérisation recèle un potentiel inexploité: l'intelligence artificielle, les jumeaux numériques, les chaînes de blocs, l'internet des objets et les solutions européennes de navigation par satellite et d'observation de la Terre sont autant de technologies qui laissent entrevoir une mobilité urbaine plus intelligente, plus résiliente et plus durable.

52. Grâce aux nouvelles applications et plateformes, les smartphones peuvent donner accès à un large éventail de services. Par exemple, les applications de «mobilité à la demande» peuvent faciliter la réservation et le paiement de billets pour toutes les offres de mobilité. Plus les trajets multimodaux seront fluides, plus les utilisateurs les apprécieront et les accepteront. À l'avenir, les opérateurs de transport et les passagers auront les uns comme les autres la possibilité d'utiliser les portefeuilles d'identité numérique européens[42] que les

[39] Idem.

[40] Selon l'étude de 2021, seulement 29 % des villes de l'UE sélectionnées collectent des données sur la logistique urbaine et seulement 32 % disposent d'un cadre d'évaluation.

[41] En tenant dûment compte des solutions en cours d'élaboration dans le cadre du forum sur le numérique dans les transports et la logistique.

[42] Le 3 juin 2021, la Commission européenne a adopté une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) nº 910/2014 en ce qui concerne l'établissement d'un cadre européen relatif à une identité numérique, en liaison avec la recommandation de la Commission du 3 juin 2021 concernant une boîte à outils commune de l'Union pour une approche coordonnée en vue d'un cadre européen relatif à une identité numérique. Si les discussions législatives peuvent être conclues d'ici la fin de 2022, les États membres délivreront des portefeuilles d'identité numérique dès 2024.

États membres délivreront pour permettre aux citoyens, aux résidents et aux entreprises d'échanger et de présenter leurs identifiants, y compris à des fins de mobilité urbaine.

53. De plus, les outils de gestion de la mobilité numériques peuvent aider les autorités des transports en commun à mieux comprendre l'utilisation de l'espace public, à réaliser de meilleurs investissements dans les infrastructures multimodales et les véhicules, ainsi qu'à concevoir des règles et à en contrôler efficacement l'application.

54. Afin de continuer à soutenir une meilleure gestion de la circulation et de la mobilité, la révision envisagée de la directive STI[43] et le règlement délégué révisé sur la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'information en temps réel sur la circulation[44] renforceront les informations en temps réel sur la circulation et les services de mobilité numériques multimodaux.

55. La numérisation offre également un moyen de résoudre certains problèmes liés aux systèmes de régulation de l'accès des véhicules aux zones urbaines (UVAR). En Europe, la majorité (73 %) des systèmes de régulation de l'accès des véhicules aux zones urbaines concernent des zones à émissions limitées (et à émissions nulles). Les zones à émissions limitées peuvent être un outil efficace pour résoudre les problèmes locaux de qualité de l'air, en particulier dans les zones où la circulation figure parmi les premières sources de pollution atmosphérique. En outre, un certain nombre de collectivités locales envisagent de mettre en place des dispositifs d'urgence en cas de pollution ou des systèmes de tarification routière visant à résoudre d'autres problèmes tels que la congestion[45]. En effet, de nombreuses villes sont confrontées à des problèmes de congestion et de qualité de l'air sur les routes locales causés par les transports, et connaissent régulièrement des situations dans lesquelles les normes de l'UE en matière de qualité de l'air et les seuils de pollution sont dépassés[46]. En particulier, le transport routier devrait devenir nettement moins polluant, surtout dans les villes. La proposition envisagée consistant à instaurer des normes plus strictes en matière d'émissions de polluants atmosphériques pour les véhicules (Euro 7) aidera les villes à opérer leur transition vers une mobilité propre. Par ailleurs, les UVAR (systèmes de régulation de l'accès des véhicules aux zones urbaines) font partie des mesures envisageables pour se conformer aux normes de l'UE en matière de qualité de l'air et limiter les encombrements et les émissions liées au trafic. Par ailleurs, les UVAR constituent aussi une incitation à l'utilisation des transports en commun et à la mobilité active, en réduisant l'accès des véhicules plus polluants aux zones urbaines sensibles.

56. Il importe que, lorsque des UVAR sont mis en place, ils permettent des déplacements fluides et conviviaux dans tout le marché unique, sans entraîner de discrimination à l'encontre des conducteurs non résidents. L'introduction d'UVAR spécifiques relève et devrait relever de la compétence des autorités nationales et locales compétentes, mais la diversité de ces UVAR pose de nouveaux défis dans l'UE en ce qui concerne le transport de passagers et de marchandises. Les usagers de la route ont besoin d'un meilleur accès à l'information pour être au courant de ces systèmes de régulation et être en mesure de s'y

---

43 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligent-transport-systems-review-of-EU-rules-_fr

44 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A32015R0962

45 Le 21 octobre 2021, les UVAR en place ou dont la planification avait été confirmée concernaient 328 zones à émissions limitées, 130 dispositifs d'urgence en cas de pollution, 36 zones à émissions nulles et 6 péages urbains. Source: https://urbanaccessregulations.eu/

46 Directive 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?qid=1486474738782&uri=CELEX:02008L0050-20150918

conformer; pourtant, les villes sont souvent incapables de mettre en place et de faire appliquer correctement des dispositifs efficaces et fonctionnels. Ces difficultés sont particulièrement grandes pour les véhicules étrangers, même lorsqu'il s'agit de véhicules à émissions nulles. Une méthode normalisée et efficace devrait être mise en place pour fournir aux conducteurs des informations et des données sur les UVAR. De même, les collectivités municipales ne disposent pas des données nécessaires pour contrôler l'application transfrontalière de ces systèmes.

57. Jusqu'à présent, la Commission a concentré ses efforts sur l'amélioration de la communication d'informations et du partage des données par les moyens suivants:

    a. la mise en œuvre du règlement (UE) 2018/1724 relatif au portail numérique unique[47], qui impose aux autorités publiques de fournir des informations aux usagers de la route par l'intermédiaire du portail;

    b. la mise au point de la révision[48] du règlement délégué en ce qui concerne la mise à disposition de services d'informations en temps réel sur la circulation[49] exigeant des États membres qu'ils donnent accès à un large éventail de données statiques et dynamiques, y compris à de nouveaux ensembles de données tels que ceux relatifs aux UVAR;

    c. le projet «UVARbox»[50], qui a vocation à aider les villes à développer un outil convivial pour fournir des données dans un format normalisé sur les dispositifs urbains et régionaux de régulation de l'accès des véhicules aux zones urbaines;

    d. le projet «UVARexchange»[51], qui a vocation à améliorer la communication d'informations aux conducteurs à proximité des zones UVAR et à améliorer l'accès des collectivités locales à l'information, notamment en ce qui concerne les véhicules et les conducteurs étrangers, en vue de favoriser la fluidité des déplacements et de faciliter le contrôle du respect des UVAR par les autorités locales.

58. Il est nécessaire de redoubler d'efforts pour trouver des solutions efficaces, économiquement rentables, conviviales et équitables, qui présentent des avantages tant pour les pouvoirs publics que pour les conducteurs et les propriétaires de véhicules, et qui les aident à gérer et à appliquer des UVAR.

59. La numérisation permet également la prestation de nouveaux services de mobilité, tels que les services de partage de voitures et de vélos en libre-service, les services mise en contact d'utilisateurs avec des conducteurs et les services de taxi innovants, ou encore les services

---

[47] Le règlement établissant un portail numérique unique sert de point d'entrée unique pour permettre aux citoyens et aux entreprises d'accéder à des informations sur les règles et les exigences qu'ils doivent respecter en vertu de la réglementation de l'UE ou des réglementations nationales, régionales ou locales. Entre autres exigences, les autorités publiques sont tenues de fournir aux usagers de la route, par l'intermédiaire du portail, des informations sur les UVAR. En ce qui concerne la procédure d'obtention des vignettes indiquant le niveau d'émissions, le règlement prévoit que ces vignettes délivrées par un organisme public ou une institution publique doivent être intégralement disponibles en ligne au plus tard le 12 décembre 2023.

[48] L'adoption de l'acte délégué devrait intervenir au premier trimestre de 2022.

[49] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32015R0962

[50] Action préparatoire financée par le Parlement européen et gérée par les services de la Commission (https://uvarbox.eu).

[51] Action préparatoire financée par le Parlement européen et gérée par les services de la Commission (https://www.eltis.org/in-brief/news/uvarexchange-project-kicks).

de livraison, principalement proposés au moyen d'applications mobiles. En outre, ces services offrent des perspectives majeures pour les entreprises européennes.

60. Les sociétés de services de mise en contact d'utilisateurs avec des conducteurs peuvent changer la donne en proposant des véhicules de transport privés avec chauffeur (VTC) qui concurrencent les services de taxi traditionnels. Les chauffeurs de taxi perçoivent souvent la concurrence de ces entreprises comme déloyale, si ces dernières ne sont pas tenues de respecter les mêmes règles qu'eux. Dans le même temps, les sociétés de services de mise en contact d'utilisateurs avec des conducteurs et les conducteurs de VTC considèrent que les règles applicables aux VTC sont dépassées. La Commission fournira des orientations ciblées sur les règles relatives aux services de taxi et de VTC en 2022. Ces orientations complètent les récentes propositions de la Commission sur des conditions de travail équitables dans l'économie des plateformes. Afin de garantir le développement de ces services dans le respect du pacte vert pour l'Europe, la proposition de révision des orientations RTE-T présentée aujourd'hui prévoit de faire en sorte que les PMUD applicables aux nœuds urbains incluent des plans de transition vers des parcs de voitures à émissions nulles.

61. D'autres nouveaux services de mobilité et de transport émergent, souvent soutenus par des financements de l'UE pour les activités de recherche et d'innovation. Parmi ces services figurent les services de mobilité coopérative, connectée et automatisée et la mobilité aérienne urbaine[52]. Afin de maximiser la contribution potentielle de ces services à la mobilité urbaine, il est nécessaire de les intégrer au cadre du PMUD à un stade précoce.

62. Plus généralement, de nombreuses villes européennes sont déjà des championnes internationales de l'innovation dans le domaine des transports, de la planification de la mobilité urbaine durable et de la mise en œuvre d'objectifs ambitieux en matière de climat et de sécurité routière. Nos villes sont souvent les meilleurs «laboratoires vivants» dans lesquels sont conçues, mises à l'essai et mises en œuvre de nouvelles solutions destinées à répondre à des défis communs, contribuant non seulement à la transition vers une mobilité urbaine plus efficace et durable, mais également à l'amélioration de la qualité de vie dans les villes européennes pour les habitants de ces dernières. Les villes expérimentent également l'utilisation de jumeaux numériques locaux, en combinant des données liées à différents domaines (dont la mobilité) et en utilisant la visualisation, la modélisation et la simulation pour étayer leur prise de décision de manière intégrée.

63. Le débat public et la «cocréation» de nouveaux concepts de mobilité sont essentiels pour garantir l'adhésion du public à ces concepts. À cette fin et depuis 2002, l'initiative CIVITAS est soutenue par les programmes-cadres successifs en matière de recherche et d'innovation et engage des actions innovantes aux niveaux local et régional, permettant aux pouvoirs publics de mieux gérer l'innovation et d'adopter de nouveaux outils, solutions ou processus. Cette initiative contribue à promouvoir le déploiement et la reproduction de solutions durables et intelligentes en matière de mobilité urbaine dans toute l'Europe et au-delà.

64. En outre, de nombreuses initiatives européennes en matière de recherche et d'innovation ont un lien avec la mobilité urbaine, dont les partenariats coprogrammés 2ZERO («Vers la réalisation de l'objectif "zéro émission" dans le secteur du transport routier») et CCAM («Mobilité coopérative, connectée et automatisée»), les partenariats institutionnels pour l'hydrogène propre et le rail européen, le partenariat cofinancé DUT («Moteur de la transition urbaine»), l'initiative «Actions innovatrices urbaines», la communauté de

[52] Définie comme suit: circulation aérienne à très basse altitude et à grande échelle au-dessus de zones peuplées.

connaissance et d'innovation de l'EIT sur la mobilité urbaine, l'initiative living.eu et le marché des villes intelligentes. Ces initiatives se complètent et offrent un grand potentiel de synergies pour accélérer l'innovation en faveur de villes et d'espaces urbains plus durables et offrant une meilleure qualité de vie. Une voie particulièrement prometteuse pour une coordination efficace entre les initiatives en matière urbaine est la mission «Villes neutres pour le climat et intelligentes» (voir ci-dessous).

La Commission:

- proposera, d'ici à 2022, une initiative législative sur la fourniture et l'utilisation de données commercialement sensibles aux fins de la prestation de services de mobilité numériques multimodaux, l'objectif étant d'améliorer également l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite;
- présentera, en 2022, des actions visant à développer un espace européen commun des données sur la mobilité afin de faciliter l'accès aux données relatives à la mobilité et leur partage, y compris au niveau des villes;
- créera, avec le soutien du programme pour une Europe numérique[53], une boîte à outils de l'UE pour les jumeaux numériques locaux afin d'aider les villes, chacune dans son propre contexte local, à combiner des données provenant de différents domaines, dont la mobilité, et à utiliser la visualisation et la simulation pour étayer leur prise de décision;
- lancera une étude spécifique en 2022, qui définira et précisera les solutions numériques et techniques disponibles pour permettre la mise en place d'UVAR plus efficaces et plus clairs pour les utilisateurs, dans le respect du principe de subsidiarité;
- publiera des orientations sur les services de transports locaux à la demande (taxis, VTC et services de mise en contact d'utilisateurs avec des conducteurs);
- continuera à développer l'initiative CIVITAS dans le cadre d'«Horizon Europe» ainsi que la coopération entre CIVITAS et les initiatives connexes financées par l'UE, dans le cadre de la mission «Villes neutres pour le climat et intelligentes»;
- soutiendra les actions d'innovation dans le cadre du programme-cadre pour la recherche et l'innovation «Horizon Europe» par le biais des partenariats pertinents pour les activités de mobilité urbaine (partenariat cofinancé DUT, partenariats coprogrammés 2ZERO et CCAM, partenariats institutionnels pour l'hydrogène propre et le rail européen).

2.8 Vers des villes neutres pour le climat: transports urbains résilients, respectueux de l'environnement et économes en énergie

65. L'une des principales étapes de la stratégie de mobilité durable et intelligente est de faire en sorte qu'au moins 100 villes européennes soient neutres pour le climat d'ici à 2030. Compte tenu de la disponibilité de solutions technologiques appropriées et d'autres solutions politiques pour une mobilité à émissions nulles, les villes devraient prendre des mesures pour faciliter la transition verte et, à terme, veiller à ce que la mobilité urbaine et les transports deviennent climatiquement neutres dès que possible. Pour ce faire, il faudrait notamment trouver des synergies avec la production et le stockage d'énergie renouvelable, et les communautés énergétiques. En particulier, les collectivités municipales devraient

[53] Programme de travail pour une Europe numérique 2021-2021, C(2021) 7914 final, annexe. Ouverture indicative de l'appel 2022.

utiliser les pouvoirs dont elles disposent, notamment dans le cadre des procédures de passation de marchés publics, de concession ou d'octroi de licences, et des procédures d'octroi de subventions, afin d'accélérer l'écologisation des transports en commun et des parcs de véhicules, y compris des véhicules de mobilité partagée et de location, des véhicules de livraison, des taxis et des VTC.

66. Les pouvoirs publics devraient garantir la disponibilité d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs efficaces, interopérables et faciles d'utilisation. À cette fin, le forum pour des transports durables a déjà élaboré une série de recommandations à l'intention des pouvoirs publics en vue de l'acquisition et de l'attribution de concessions, de licences et/ou de subventions aux infrastructures de recharge électrique pour les voitures particulières et les camionnettes[54]. En outre, l'intention est de publier en 2022 un guide sur l'amélioration des procédures d'autorisation et de raccordement au réseau des infrastructures de recharge ainsi que des recommandations visant à accélérer l'électrification des parcs spécialisés et captifs.

67. La transition vers la neutralité climatique sera développée et démontrée dans la pratique par les villes participant à la mission «Villes neutres pour le climat et intelligentes»[55]. Cette mission vise à faire en sorte que 100 villes européennes soient intelligentes et neutres pour le climat d'ici à 2030 et à jeter les bases de la neutralité climatique de toutes les villes d'ici à 2050. La mobilité urbaine sera au cœur de ce défi. En ce qui concerne la recherche et l'innovation, le premier programme de travail «Horizon Europe» pour la période 2021-2022 comprend une série d'actions qui contribuent à préparer la mise en œuvre de la mission, notamment dans un certain nombre de domaines clés tels que les transports en commun.

La Commission:

- proposera d'inclure dans le règlement RTE-T révisé des obligations relatives à la disponibilité d'infrastructures de recharge et de ravitaillement, découlant de la proposition de la Commission relative à un règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs[56], y compris dans les nœuds urbains;
- inclura dans les programmes de travail du programme pour la recherche et l'innovation «Horizon Europe» des thématiques visant à aider les villes à investir dans l'innovation en matière de mobilité urbaine dans le cadre de la mission «Villes», en mettant l'accent sur les transports en commun et la mobilité active, ainsi que dans les partenariats en matière de transports visant à soutenir les véhicules automatisés, intelligents et à émissions nulles et leur intégration dans les systèmes de tarification des zones urbaines;
- débloquera 359,3 millions d'EUR au titre d'Horizon Europe au cours de la période 2021-2023 pour la phase initiale de mise en œuvre de la mission «Villes neutres pour le climat et intelligentes»;
- développera de nouvelles synergies avec les fonds et les financements provenant d'autres programmes de l'UE (tels que les Fonds structurels et d'investissement européens, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et la facilité pour la reprise et la résilience), de la Banque européenne d'investissement et de sources du secteur privé afin de soutenir le

[54] https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907_fr

[55] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0609&qid=1633352046497

[56] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559

déploiement de solutions de mobilité à émissions nulles, de véhicules à émissions nulles et d'instruments connexes.

2.9 Sensibilisation et renforcement des capacités

68. La semaine européenne de la mobilité[57] (une campagne organisée du 16 au 22 septembre par la Commission européenne en coopération avec un réseau de coordinateurs nationaux) promeut depuis 2002 un changement de comportement en faveur d'une mobilité durable et active, des transports en commun et d'autres solutions de transport durables et intelligentes. Alors que la campagne s'étend sur toute l'année, le principal événement est organisé en septembre, par les villes et de manière décentralisée, et se compose d'initiatives liées au thème annuel, telles que les «journées sans voiture», qui connaissent un succès grandissant. La 20e édition, organisée en 2021 sur le thème «Sécurité, santé et mobilité durable», a rassemblé un nombre record de 3 200 villes participantes situées dans 53 pays du monde. Les manifestations annuelles, telles que les grandes conférences de l'UE[58] et les prix européens liés à la mobilité urbaine, poursuivent un objectif similaire et permettent aux participants de dialoguer et de partager leurs meilleures pratiques. La conférence sur l'avenir de l'Europe, qui se déroule actuellement, constitue également une excellente enceinte pour établir des contacts interactifs avec les citoyens sur les solutions de transport durables.
69. Le prix annuel des villes les plus accessibles[59], lancé par la Commission européenne en 2010, récompense les villes européennes pour leurs efforts visant à améliorer l'accessibilité pour les personnes handicapées, y compris dans le domaine des transports et des infrastructures connexes. Afin de célébrer l'Année européenne du rail (2021), la 12e édition du prix annuel des villes les plus accessibles prévoit une mention spéciale pour la ville dont les gares ferroviaires sont les plus accessibles. Le prix encourage chaque ville de l'UE à garantir l'égalité d'accès à la vie urbaine pour les personnes handicapées et les personnes âgées. En outre, il permet aux villes de s'inspirer mutuellement et de partager des exemples de bonnes pratiques.
70. Parallèlement aux activités de sensibilisation, il est également nécessaire d'aider les collectivités locales et régionales et les travailleurs des transports urbains à renforcer leurs capacités afin qu'ils puissent exercer efficacement leur fonction en matière de mobilité urbaine durable et intelligente. L'UE soutient le renforcement des capacités, en particulier en matière de planification durable de la mobilité urbaine, au moyen d'une assistance technique, de formations et de nombreux projets, et en fournissant des documents d'orientation.

La Commission:

- poursuivra ses activités de sensibilisation dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité et des prix et événements de l'UE pour la mobilité urbaine;
- continuera à fournir une assistance technique, et en particulier à mener des actions visant à renforcer la capacité des collectivités locales, régionales et nationales à élaborer et à mettre en œuvre des mesures et des stratégies en matière de mobilité urbaine.

[57] https://mobilityweek.eu/home/

[58] En particulier, le forum Civitas, la conférence PMUD et les journées de la mobilité urbaine.

[59] https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141

3 GOUVERNANCE ET COORDINATION

71. Tous les niveaux d'intervention (UE, échelons national, régional et local) sont concernés par les questions de mobilité. Une approche de **gouvernance intégrée et à plusieurs niveaux** est nécessaire pour gérer la mobilité urbaine et d'autres secteurs pertinents tels que l'énergie aux fins de l'action en faveur de la neutralité climatique, par exemple dans le cadre de la mission «Villes neutres pour le climat et intelligentes». À cet égard, il est essentiel de veiller à ce que les villes soient pleinement associées à la réalisation des objectifs européens. Dans le respect des principes de subsidiarité, l'Union devrait soutenir les autorités nationales, locales et régionales dans leurs travaux, et permettre une approche concertée dans l'ensemble de l'UE.

72. Une plateforme de dialogue renforcée et la cocréation de nouvelles actions visant à mettre en œuvre le nouveau cadre de l'UE pour la mobilité urbaine sont nécessaires, avec un engagement accru des États membres et un meilleur dialogue avec les villes, les régions et les parties prenantes sur toutes les questions liées à la mobilité urbaine. À cette fin, les structures existantes devraient être utilisées et adaptées dans la mesure du possible[60].

73. Le groupe d'experts sur la mobilité urbaine[61], une fois réformé, pourra jouer un rôle central dans la conception et la mise en œuvre de cette nouvelle approche de gouvernance. Dans l'ensemble, son fonctionnement à ce jour n'a pas répondu aux attentes initiales, et les consultations publiques et les ateliers ont mis en évidence la nécessité d'améliorer sa structure et ses modalités de travail. Ces changements devraient notamment porter sur l'ouverture de la participation aux collectivités locales, aux réseaux urbains et aux partenaires sociaux, ainsi que sur la définition d'objectifs de travail clairs et de résultats attendus. Le groupe d'experts devrait être soutenu dans ses activités par des sous-groupes, le cas échéant.

74. Le groupe d'experts devrait travailler en particulier sur les transports en commun, la mobilité partagée et active, les parcs de véhicules à émissions nulles, la logistique urbaine et les livraisons du premier et du dernier kilomètre, y compris dans les zones urbaines transfrontalières, et sur les liaisons entre les zones urbaines et rurales. Il devrait également coordonner la préparation aux situations d'urgence dans les transports urbains entre les États membres[62] ainsi qu'entre les gestionnaires de programmes de PMUD nationaux et le groupe de la plateforme de coordination des PMUD.

La Commission:

- réexaminera, d'ici à 2022, le mandat et le fonctionnement du groupe d'experts de la Commission sur la mobilité urbaine.

[60] La révision du programme urbain prévue pour 2023 pourrait examiner les synergies entre le dialogue sur la gouvernance à plusieurs niveaux qu'il prévoit et la communauté et les parties prenantes de la mobilité urbaine.

[61] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3165&NewSearch=1&NewSearch=1&lang=fr .

[62] Le point de contact frontalier de la Commission, composé d'experts dans les questions transfrontalières, peut également contribuer au groupe d'experts (par exemple, en ce qui concerne les obstacles juridiques et administratifs aux frontières).

4 ASPECTS INTERNATIONAUX

75. La mobilité urbaine est l'une des dimensions couvertes par l'objectif de développement durable 11 relatif aux villes et communautés durables et par le nouveau programme urbain. Ces documents-cadres internationaux ont orienté la coopération multilatérale et bilatérale de l'UE, ainsi que d'autres activités lancées pour soutenir le déploiement de pratiques et de solutions en dehors de l'UE.

76. Le programme de coopération urbaine internationale pour la période 2017-2020[63] a contribué à créer un dialogue entre les villes du monde entier sur les questions de mobilité par le biais de jumelages et de l'élaboration de plans d'action communs. Citons, par exemple, la coopération entre Turin (Italie) et São Paolo (Brésil) visant à favoriser la mobilité urbaine multimodale dans les grands systèmes intermunicipaux, et les travaux des villes de Nagpur (Inde) et de Karlsruhe (Allemagne) pour réfléchir à la mobilité centrée sur les personnes et au partage de vélos en libre-service.

77. Dans le cadre du nouveau programme international de coopération urbaine et régionale (IURC) pour la période 2021-2024[64], 44 villes de l'UE et de pays tiers ont manifesté leur intérêt pour travailler sur un réseau thématique consacré à la rénovation urbaine et régionale et à la cohésion sociale, qui couvre notamment les enjeux de mobilité durable et de transport.

78. De nombreuses autres activités internationales ont été menées pour stimuler et mettre en œuvre des solutions de mobilité urbaine durable, en soutenant la coopération au développement et les partenariats de l'UE dans les différentes régions géographiques. Ces activités tiennent compte des dimensions d'investissement et de la notion de gouvernance stratégique de la mobilité à l'échelon municipal en vue de la planification durable de la mobilité urbaine, domaine dans lequel le concept de PMUD de l'UE et les lignes directrices y afférentes sont devenus un point de référence mondial et ont été adaptés dans le monde entier en fonction des contextes et spécificités géographiques.

79. Pour atteindre les objectifs climatiques de l'UE, il est essentiel de donner davantage aux acteurs locaux le sentiment qu'ils sont partie prenante à la réalisation des objectifs de mobilité durable. En s'appuyant sur les ambitions de la mission européenne «Villes neutres pour le climat et intelligentes», la Commission renforcera la coopération internationale en matière d'approches intersectorielles pour l'intégration de solutions énergétiques propres, fiables et abordables, y compris dans le cadre des transports urbains, par l'intermédiaire de l'initiative mondiale «Mission Innovation» relative aux transitions urbaines[65].

La Commission:

- encouragera la coopération avec la Convention mondiale des maires pour le climat et l'énergie sur les questions de mobilité urbaine;
- développera une coopération plus étroite en matière de mobilité urbaine avec d'autres

[63] https://ec.europa.eu/regional_policy/fr/policy/cooperation/international/urban/

[64] https://www.iurc.eu

[65] http://mission-innovation.net/missions/urban-transitions-mission

organismes internationaux compétents tels que le Forum international des transports (FIT);

- continuera à promouvoir des approches de mobilité urbaine durable en dehors de l'UE, par exemple dans le cadre de la mise en œuvre des plans économiques et d'investissement pour les Balkans occidentaux[66], du partenariat oriental[67] et du voisinage méridional[6869].

5 FINANCEMENT DE PROJETS DE MOBILITE URBAINE

80. La décarbonation, l'écologisation, la numérisation et la modernisation de la mobilité urbaine nécessitent des efforts considérables pour développer et mettre à l'essai de nouvelles solutions, ainsi que pour investir dans des actifs et des infrastructures mobiles.

81. Au cours de la période de financement 2021-2027, plusieurs instruments de financement aux niveaux européen et national, tels que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, InvestEU, le Fonds européen de développement régional, le Fonds de cohésion, le programme-cadre pour la recherche et l'innovation «Horizon Europe», le programme pour une Europe numérique et la facilité pour la reprise et la résilience, sont disponibles pour soutenir la transition vers une mobilité urbaine durable; à ces instruments viennent s'ajouter l'instrument de voisinage, de coopération au développement et de coopération internationale — Europe dans le monde, et l'instrument d'aide de préadhésion (IAP III) dans les régions candidates à l'élargissement.

82. Des mesures importantes ont également été prises pour rendre le système financier plus durable, notamment avec l'adoption, en 2020, du règlement sur la taxinomie, qui établit un système de classification des activités économiques vertes. Ce système facilitera le développement de produits financiers verts adaptés à la promotion des investissements dans la mobilité urbaine et le déploiement de carburants alternatifs. La mission «Villes neutres pour le climat et intelligentes» soutiendra ce processus en renforçant les synergies et les complémentarités avec d'autres programmes de l'UE, tout en aidant les villes à réaliser la double transition écologique et numérique grâce à la préparation et à la mise en œuvre de leurs «contrats en matière de climat», qui incluront également des plans d'investissement financés par l'UE et les autorités nationales et régionales, et définiront comment les villes prévoient d'avoir accès à des financements provenant d'autres sources et de développer et de déployer des solutions innovantes pour concrétiser leurs engagements.

83. Par l'intermédiaire de l'instrument d'appui technique[70], la Commission aide les États membres à concevoir et à mettre en œuvre des réformes visant à combler le déficit d'investissement et à accélérer la double transition. Les États membres peuvent demander un soutien par l'intermédiaire de l'instrument d'appui technique pour concevoir et mettre

[66] Communication intitulée «Un plan économique et d'investissement pour les Balkans occidentaux», COM(2020) 641 final.

[67] Communication conjointe intitulée «Renforcer la résilience — Un partenariat oriental qui profite à tous», JOIN(2020) 7 final, et le document de travail conjoint des services de la Commission intitulé «Recovery, resilience and reform — post 2020 Eastern Partnership priorities», SWD(2021) 186 final.

[68] Communication conjointe intitulée «Un partenariat renouvelé avec le voisinage méridional — Un nouveau programme pour la Méditerranée», JOIN(2021) 2 final, et le document de travail conjoint des services de la Commission intitulé «Partenariat renouvelé avec le voisinage méridional — Plan économique et d'investissement en faveur du voisinage méridional», SWD(2021) 23 final.

[69] Ces activités et programmes seront financés par le nouvel instrument de voisinage, de coopération au développement et de coopération internationale — Europe dans le monde.

[70] https://ec.europa.eu/info/overview-funding-programmes/technical-support-instrument-tsi_fr

en place des mesures leur permettant de tenir leur engagement en faveur de réformes et d'investissements efficaces et durables pour une mobilité urbaine plus propre, plus intelligente et plus intégrée, et de faciliter ainsi la transition vers une mobilité urbaine durable.

84. Un soutien consultatif et une assistance technique accrus seront fournis par l'intermédiaire de la plateforme de conseil InvestEU, avec des mécanismes spécifiques, notamment ELENA, URBIS et SIA/JASPERS, ainsi que par l'intermédiaire de l'instrument d'assistance technique et d'échange d'informations de la Commission européenne (TAIEX) ou de projets de jumelage en partenariat avec des pays tiers. Ce soutien contribuera également à maximiser l'absorption et l'impact des fonds de l'UE.

85. L'existence d'une stratégie intégrée de mobilité urbaine (PMUD ou équivalent) peut apporter une assurance supplémentaire quant à l'efficacité et à l'efficience des investissements réalisés dans le cadre d'une approche systémique.

La Commission:

- développera un lien plus étroit entre les PMUD et les instruments de financement et, par exemple, donnera la priorité aux projets de mobilité urbaine étayés par des PMUD ou des plans équivalents dans le cadre des programmes de travail du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, ainsi qu'aux candidats disposant d'un PMUD dans le cadre des appels lancés au titre d'«Horizon Europe»;
- continuera à apporter un soutien financier aux investissements en faveur de la mobilité urbaine durable, tant dans l'UE qu'en dehors de celle-ci, notamment en faveur de projets de mobilité urbaine intelligente et durable dans les villes par l'intermédiaire du programme pour la recherche et l'innovation «Horizon Europe» (période 2021-2027).

6 CONCLUSIONS

86. Dans la présente communication, la Commission appelle à mobiliser des moyens d'action à tous les niveaux de gouvernance afin de relever les défis auxquels sont confrontées les zones urbaines en matière de mobilité: la Commission intensifiera son soutien dans les domaines qui présentent une valeur ajoutée européenne avérée (en particulier en ce qui concerne les nœuds urbains sur le RTE-T et les recommandations aux États membres sur des PMUD efficaces), tout en créant un cadre commun pour toutes les villes de l'UE afin de réussir la transition vers une mobilité urbaine plus durable et plus intelligente. Les États membres sont invités à soutenir les efforts accrus déployés par les collectivités locales pour rendre la mobilité urbaine plus durable, plus intelligente et plus résiliente. Une accélération de la transition vers une mobilité urbaine propre et neutre pour le climat constitue non seulement un défi majeur, elle offre également d'immenses possibilités aux villes et régions ainsi qu'à l'industrie dans l'ensemble de l'Union et au-delà. En fin de compte, ces actions répondent aux attentes des citoyens en matière de qualité de l'air et de réduction de la congestion et de la pollution sonore, ainsi que d'amélioration de la sécurité routière et de la santé publique, dans le droit fil de notre nouvelle stratégie de croissance pour l'Europe.