



C/2023/1058

15.12.2023

P9_TA(2023)0130

Le nouveau cadre de mobilité urbaine de l'Union

Résolution du Parlement européen du 9 mai 2023 sur le nouveau cadre de mobilité urbaine de l'Union (2022/2023(INI))

(C/2023/1058)

Le Parlement européen,

- vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son titre XVIII, ainsi que le traité sur l'Union européenne, et notamment son article 5, paragraphe 3,
- vu la communication de la Commission du 14 décembre 2021 intitulée «Le nouveau cadre de l'UE pour la mobilité urbaine» (COM(2021)0811),
- vu la proposition de la Commission du 14 décembre 2021 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (COM(2021)0812), en particulier son considérant 52 et son article 40 sur les exigences applicables aux nœuds urbains,
- vu le paquet «Ajustement à l'objectif 55» de la Commission, du 14 juillet 2021, sur la mise en œuvre du pacte vert pour l'Europe,
- vu le train de mesures sur la mobilité urbaine de 2013 et son évaluation (SWD(2021)0048),
- vu le règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe ⁽¹⁾,
- vu le règlement (UE) 2021/1060 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen plus, au Fonds de cohésion, au Fonds pour une transition juste et au Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture, et établissant les règles financières applicables à ces Fonds et au Fonds «Asile, migration et intégration», au Fonds pour la sécurité intérieure et à l'instrument de soutien financier à la gestion des frontières et à la politique des visas ⁽²⁾ (règlement portant dispositions communes),
- vu le règlement (UE) 2021/1058 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 relatif au Fonds européen de développement régional et au Fonds de cohésion ⁽³⁾,
- vu le règlement (UE) 2021/1059 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 portant dispositions particulières relatives à l'objectif «Coopération territoriale européenne» (Interreg) soutenu par le Fonds européen de développement régional et les instruments de financement extérieur ⁽⁴⁾,
- vu le règlement (UE) 2021/241 du Parlement européen et du Conseil du 12 février 2021 établissant la facilité pour la reprise et la résilience ⁽⁵⁾,
- vu la directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie ⁽⁶⁾,
- vu le règlement (UE) 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer ⁽⁷⁾,

⁽¹⁾ JO L 249 du 14.7.2021, p. 38.

⁽²⁾ JO L 231 du 30.6.2021, p. 159.

⁽³⁾ JO L 231 du 30.6.2021, p. 60.

⁽⁴⁾ JO L 231 du 30.6.2021, p. 94.

⁽⁵⁾ JO L 57 du 18.2.2021, p. 17.

⁽⁶⁾ JO L 188 du 12.7.2019, p. 116.

⁽⁷⁾ JO L 354 du 23.12.2016, p. 22.

- vu le programme pour une Europe numérique,
 - vu la communication de la Commission du 30 juin 2021 intitulée «Une vision à long terme pour les zones rurales de l'UE — Vers des zones rurales plus fortes, connectées, résilientes et prospères à l'horizon 2040» (COM(2021)0345),
 - vu la communication de la Commission du 3 mars 2021 intitulée «Union de l'égalité: stratégie en faveur des droits des personnes handicapées 2021-2030» (COM(2021)0101),
 - vu la communication de la Commission du 3 mai 2022 intitulée «Donner la priorité aux citoyens, assurer une croissance durable et inclusive, libérer le potentiel des régions ultrapériphériques de l'Union» (COM(2022)0198 final),
 - vu la nouvelle charte de Leipzig intitulée «The transformative power of cities for the common good» (Le pouvoir de transformation des villes pour le bien commun), adoptée lors des réunions ministérielles informelles du 30 novembre 2020,
 - vu le pacte d'Amsterdam établissant le programme urbain pour l'UE, approuvé le 30 mai 2016 par les ministres de l'Union chargés des questions urbaines,
 - vu le Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations unies, en particulier l'objectif de développement durable 11 sur les villes et communautés durables,
 - vu sa résolution du 15 février 2022 sur les défis à relever pour les zones urbaines à l'ère post-COVID-19 ⁽⁸⁾,
 - vu sa résolution du 6 octobre 2021 sur le cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 — Recommandations pour les prochaines étapes de la campagne «Vision Zéro» ⁽⁹⁾,
 - vu sa résolution du 3 juillet 2018 sur le rôle des villes dans le cadre institutionnel de l'Union européenne ⁽¹⁰⁾,
 - vu sa résolution du 13 mars 2018 sur le rôle des régions et des villes de l'Union dans la mise en œuvre de l'accord de Paris de la COP 21 sur le changement climatique ⁽¹¹⁾,
 - vu sa résolution du 9 septembre 2015 sur la dimension urbaine des politiques européennes ⁽¹²⁾,
 - vu l'article 54 de son règlement intérieur,
 - vu l'avis du Comité des régions sur le nouveau cadre de mobilité urbaine de l'Union ⁽¹³⁾,
 - vu l'avis de la commission du développement régional,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A9-0108/2023),
- A. considérant que les groupes ayant des besoins spécifiques comprennent des personnes handicapées et à mobilité réduite, des personnes âgées, des femmes, des enfants ou des personnes accompagnant les enfants qui exercent pleinement leur droit à la mobilité, à l'étude, au jeu et au travail;
- B. considérant que les transports publics sont des services traditionnels tels que les réseaux de chemin de fer, de métro, de tramway ou d'autobus;
- C. considérant que par transport collectif, on entend un transport public et de nouveaux services fondés sur le partage, des services à la demande, de nouveaux modèles d'entreprise flexibles et d'autres formes de mobilité transportant collectivement un plus grand nombre de passagers;
- D. considérant que la micromobilité englobe des dispositifs de mobilité personnels électriques et non électriques tels que les vélos, les vélos électriques, les trottinettes électriques, les hoverboards, les monoroues et autres;

⁽⁸⁾ JO C 342 du 6.9.2022, p. 2.

⁽⁹⁾ JO C 132 du 24.3.2022, p. 45.

⁽¹⁰⁾ JO C 118 du 8.4.2020, p. 2.

⁽¹¹⁾ JO C 162 du 10.5.2019, p. 31.

⁽¹²⁾ JO C 316 du 22.9.2017, p. 124.

⁽¹³⁾ JO C 498 du 30.12.2022, p. 17.

- E. considérant que la mobilité active comprend le transport de personnes ou de marchandises qui peut être propulsé grâce à l'activité physique humaine ou à la combinaison d'un moteur électrique et de la force humaine, comme les vélos électriques;
- F. considérant que la proposition de la Commission sur la modification du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) vise à mettre en place un réseau de transport durable, efficace, accessible et multimodal à l'échelle de l'Union, notamment par l'élaboration de plans de mobilité urbaine durable (PMUD) pour les villes;
- G. considérant que selon le cadre européen pour la mobilité urbaine proposé par la Commission, il convient de donner la priorité, aux niveaux national et local, au développement des transports collectifs, en particulier des transports publics, et de la mobilité active, et de les placer au centre des efforts visant à parvenir à une mobilité urbaine durable;
- H. considérant que tout cadre de mobilité urbaine doit être axé sur l'intérêt public, la satisfaction des besoins des individus ainsi que l'aide au développement économique et social des États membres, afin que la mobilité urbaine soit planifiée et intégrée aux différentes branches de l'économie et vise à modifier les comportements collectifs afin de construire des villes plus durables avec une meilleure qualité de vie grâce à une variété de solutions de transport abordables, accessibles, efficaces, intelligentes et durables;
- I. considérant que l'Agence européenne pour l'environnement a fait remarquer que les émissions liées aux transports avaient augmenté entre 2013 et 2019, et qu'à l'exception d'une baisse enregistrée en 2020 en raison des confinements mis en place en raison de la pandémie de COVID-19, elles devraient continuer d'augmenter;
- J. considérant que les pénuries de personnel et la précarité de l'emploi menacent la durabilité économique du secteur des transports et, par conséquent, les cadres de mobilité urbaine;
- K. considérant que l'organisation des transports dans les villes dépend des interactions avec les milieux environnants;
- L. considérant que le programme-cadre Horizon Europe consacrerait 359,3 millions d'euros sur la période 2021-2023 à la mission pour des villes neutres pour le climat et intelligentes, dont l'objectif est de parvenir à un total de 100 villes climatiquement neutres d'ici à 2030 ⁽¹⁴⁾; que les actions en matière de recherche et d'innovation proposées par la Commission pour atteindre cet objectif couvriront, entre autres, l'aménagement urbain écologique;
- M. considérant que le coût total des transports pour la société est estimé à 987 milliards d'euros par an; que ce chiffre englobe les coûts environnementaux (44 %), les coûts liés aux accidents (29 %) et les coûts liés à l'encombrement du trafic (27 %); que 565 milliards d'euros de ces coûts concernent les véhicules personnels, mais que les recettes issues des taxes sur les carburants et la propriété des véhicules, ainsi que les frais de péage, en couvrent un peu moins de la moitié (267 milliards d'euros), ce qui montre que les coûts externes liés aux transports n'ont pas encore été internalisés dans leur intégralité; que ces externalités négatives touchent de façon disproportionnée les personnes aux revenus les plus modestes ⁽¹⁵⁾;
- N. considérant que 75 % des émissions totales de CO₂ sont générées dans les villes (16), qu'environ 23 % des émissions des transports de l'Union proviennent de zones urbaines, que 70 % des citoyens de l'Union vivent dans des villes aujourd'hui, et que cette part devrait atteindre près de 84 % en 2050, de sorte que les villes ont un rôle important à jouer dans la réalisation des objectifs du pacte vert;
- O. considérant que les embouteillages coûtent à l'Union environ 270 milliards d'euros par an et constituent donc l'un des plus grands défis au regard de la mobilité urbaine, de la pollution atmosphérique, de la pollution sonore et de la chaleur urbaine touchant la plupart des Européens;
- P. considérant que la révision de la directive sur la performance énergétique des bâtiments ⁽¹⁶⁾ devrait faciliter les progrès réalisés par les États membres sur la voie de la transition écologique grâce à des dispositions relatives au déploiement des infrastructures d'électromobilité, y compris un déploiement plus rapide des points de recharge, et des dispositions relatives aux emplacements de stationnement pour bicyclettes;
- Q. considérant que l'électromobilité se trouve actuellement à différents stades de développement dans les États membres et les régions de l'Union, des exemptions et des mesures de flexibilité spécifiques devraient être mises en place pour permettre aux États membres et aux régions où le marché de l'électromobilité est moins développé de progresser sur la voie de la transition écologique; qu'il convient de veiller tout particulièrement à ce que la capacité du réseau énergétique réponde à la demande des véhicules électriques actuels et futurs et à ce que les marges de réserve de planification pour le raccordement au réseau soient prises en compte;

⁽¹⁴⁾ Commission européenne, Horizon Europe

⁽¹⁵⁾ Rapport spécial n° 6/2020 de la Cour des comptes européenne sur la mobilité urbaine durable dans l'UE.

⁽¹⁶⁾ Directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments, (JO L 153 du 18.6.2010, p. 13).

- R. considérant que les prix du pétrole ont connu une hausse sans précédent au cours des derniers mois et que la tendance future n'est pas claire; qu'il est de la plus haute importance de réduire la consommation de combustibles fossiles; que, selon l'Agence internationale de l'énergie, la réduction de la vitesse est une mesure efficace pour y parvenir;
- S. considérant que les transports publics offrent des emplois sûrs à l'échelle locale à 2 millions de personnes dans les communautés de l'Union. qu'ils offrent un éventail de parcours de carrière et diverses possibilités d'emploi et emploient des personnes venant d'horizons très différents; que, pendant la pandémie, une part importante de ces employés a dû être mise au chômage temporaire et que beaucoup d'entre eux ont décidé de quitter le secteur, en particulier dans les États membres où le niveau des prestations de sécurité sociale est peu élevé et où la couverture des négociations collectives est faible;
- T. considérant qu'une pénurie de main-d'œuvre dans le secteur des transports publics a récemment entraîné une réduction des services de transport, notamment une annulation des services de nuit et du week-end, ainsi que la suppression de certaines lignes; que cela a eu une incidence négative sur la mise en œuvre d'une mobilité inclusive, menaçant la cohésion sociale et l'accès aux emplois, à l'éducation et aux soins de santé pour les usagers les plus vulnérables qui dépendent entièrement des transports publics pour se déplacer; que la précarité en matière de mobilité augmente dans toute l'Union;
- U. considérant que la bonne circulation des personnes, des services et des biens, y compris le transport et la logistique des marchandises en ville, est essentielle au fonctionnement des économies urbaines et que des solutions innovantes et des bonnes pratiques sont observées dans les villes de l'Union, et que des plans logistiques urbains durables peuvent jouer un rôle important, compte tenu de l'augmentation des volumes de transport de marchandises et de logistique;
- V. considérant que les livraisons aux consommateurs de produits du commerce électronique ont augmenté de 25 % en 2020 en raison de la pandémie, et que l'augmentation des livraisons du «dernier kilomètre» ainsi que l'incidence de celle-ci sur les zones urbaines devraient se maintenir;
- W. considérant que les voyages en autocar représentent 40 % des activités de transport routier collectif au sein de l'Union;
- X. considérant que la mobilité est un élément clé et indispensable à l'inclusion socio-économique et un facteur structurel décisif pour le développement des sociétés et la capacité à mettre en relation les personnes, les populations, les secteurs de production et de services et les différentes régions et cultures, ainsi que pour la promotion de la cohésion territoriale et sociale, du dynamisme économique et de la qualité et de l'équilibre de l'environnement;
- Y. considérant que les politiques en matière de transports urbains devrait passer de la simple fourniture de services de mobilité à la garantie de l'accessibilité à ces services, en accordant une plus grande priorité à l'assurance d'un accès abordable pour tous, indépendamment du revenu, de l'âge, de la santé ou de la localisation (par exemple, urbaine, périurbaine ou rurale);
- Z. considérant que les transports collectifs, et en particulier les transports publics, y compris dans les banlieues, doivent être renforcés pour accroître la capacité, la couverture géographique, les fréquences et l'accessibilité financière;
- AA. considérant que les systèmes de transport public doivent être accessibles à tous les citoyens, en particulier aux usagers issus de groupes ayant des besoins particuliers;
- AB. considérant que plusieurs villes et États membres de l'Union ont pris des mesures en réponse à la crise énergétique actuelle, telles que la baisse du prix des billets pour les transports publics;
- AC. considérant que de nouveaux services de mobilité reposant sur le partage, les services à la demande, la flexibilité et les nouveaux modèles d'entreprise complètent les services de transport public traditionnels; que ces services contribuent à réduire les émissions de carbone, à améliorer la qualité de l'air et à réduire le bruit et les encombrements, à atténuer les pénuries de places de stationnement dans les zones urbaines et à améliorer la connectivité avec les zones périurbaines, périurbaines et rurales;
- AD. considérant que des solutions multimodales efficaces combinant diverses solutions de transport telles que les transports collectifs, la mobilité individuelle et la mobilité active, accompagnées des infrastructures nécessaires, y compris des plateformes de mobilité, peuvent contribuer à améliorer la qualité et l'efficacité des investissements en faveur de l'environnement urbain, tout en garantissant des avantages globaux pour la qualité de vie des citoyens; que la Commission devrait proposer un train de mesures multimodales à cet égard;

- AE. considérant que la COVID-19 a exacerbé les problèmes auxquels sont confrontés les systèmes de mobilité urbaine, mais qu'elle a également joué un rôle de catalyseur pour les rendre plus résilients, plus intelligents, plus sûrs, plus durables et plus accessibles, d'autant que de nombreuses villes d'Europe ont accéléré la mise en œuvre de leurs plans de mobilité pendant la pandémie et introduit des mesures visant à faciliter la distanciation sociale en faveur de la mobilité active, ce qui a entraîné une forte augmentation des déplacements à pied et à vélo ainsi que la mise en place d'infrastructures cyclables;
- AF. considérant que les règles et les exigences en matière de mobilité active, de micro-mobilité et de nouvelles formes de mobilité à émissions nulles ou faibles en sont encore à leurs débuts ou varient d'un État membre à l'autre, ce qui a une incidence notable sur la sécurité des citoyens et constitue également des occasions manquées pour les utilisateurs dans divers États membres et une source d'incertitude pour les opérateurs;
- AG. considérant que la mobilité active a un potentiel considérable pour contribuer à surmonter les problèmes liés aux zones urbaines, à améliorer la qualité de l'air, à réduire les embouteillages et à améliorer la santé individuelle;
- AH. considérant que l'amélioration de la mobilité multimodale et des infrastructures intelligentes, y compris le rail, les solutions de covoiturage et les infrastructures de mobilité intelligente pourraient présenter des avantages non négligeables pour le tourisme, l'hôtellerie et les infrastructures d'hébergement dans l'environnement urbain;
- AI. considérant que, selon l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), l'exposition à des particules en suspension d'un diamètre de 2,5 microns ou moins (particules fines) a été responsable, en 2018, d'environ 417 000 décès prématurés en Europe, dont 379 000 dans l'EU-28; que les seuils de l'Union sont bien supérieurs aux lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour la majorité des polluants et que l'absence de limite quotidienne pour les particules fines est particulièrement inquiétante; que, tout comme pour la COVID-19, il s'agit là d'une urgence sanitaire nécessitant la prise de mesures immédiates;
- AJ. considérant que la Commission a publié un guide thématique PMUD dédié axé sur la sécurité routière et la micromobilité dans le cadre du processus de planification et de mise en œuvre du plan de mobilité urbaine durable (PMUD);
- AK. considérant que les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de sécurité routière dans l'Union n'ont été que limités au cours des dernières années et que, chaque année, environ 22 600 personnes perdent encore la vie sur les routes de l'Union et environ 120 000 sont gravement blessées; que 39 % des accidents mortels de la route dans l'Union se produisent dans des zones urbaines et que l'objectif de l'Union de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes entre 2010 et 2020 n'a pas été atteint;
- AL. considérant que les usagers vulnérables de la route, tels que les piétons, les cyclistes et les usagers de deux-roues motorisés, sont les plus exposés et représentent environ 70 % du total des décès dans les zones urbaines;
- AM. considérant que les bonnes pratiques et les incitations telles que les limitations de vitesse et la formation spéciale des conducteurs pourraient contribuer à réduire le nombre d'accidents graves et de décès;
- AN. considérant que le nombre d'accidents impliquant le vélo et d'autres formes de micromobilité et de mobilité active est un sujet de préoccupation grave; que des efforts supplémentaires au niveau de l'Union et au niveau national sont nécessaires pour atteindre l'objectif de l'Union inscrit dans les objectifs de la campagne «Vision zéro» afin d'améliorer la protection de tous les utilisateurs;
- AO. considérant que l'accessibilité des villes est un aspect essentiel qui permet aux groupes ayant des besoins spécifiques, tels que les personnes handicapées et à mobilité réduite, les personnes âgées ou les personnes accompagnant des enfants, d'exercer pleinement leur droit à se déplacer, à étudier et à travailler;
- AP. considérant que le recours à l'intelligence artificielle (IA) dans la mobilité urbaine a le potentiel d'améliorer considérablement la sûreté, la sécurité et l'efficacité, de renforcer l'inclusion des groupes vulnérables, de réduire les embouteillages, de diminuer la pollution atmosphérique et sonore, de réduire les coûts et de décarboner le secteur des transports;
- AQ. considérant que la subsidiarité et la proportionnalité sont des principes clés qui régissent l'exercice des compétences de l'Union et qui devraient donc être respectés en toutes circonstances et dans tous les domaines d'action de l'Union;
- AR. considérant que la mobilité et les transports doivent avoir des caractéristiques à la fois centripètes et centrifuges, afin de permettre une utilisation et un développement, y compris, le cas échéant, dans une perspective touristique, pour les habitants issus d'un bassin touristique ou économique axé autour d'une ou de plusieurs grandes villes;

Renforcer le cadre de mobilité urbaine un nouveau chapitre sur la sécurité routière urbaine, l'accessibilité et la sécurité dans l'Union

1. souligne que la mobilité urbaine est essentielle à la qualité de vie des personnes et au fonctionnement de l'économie; fait remarquer que pour atteindre les objectifs économiques, environnementaux, numériques, sanitaires et sociétaux ambitieux de l'Union, la mobilité urbaine dans l'Union doit reposer sur des solutions de transport intelligentes, inclusives, saines, abordables, compétitives, durables, transparentes et multimodales, y compris le rail, les autobus et autocars durables, les solutions de covoiturage et la mobilité active et la micro-mobilité; souligne que ces solutions de transport devraient améliorer la qualité de vie et les conditions environnementales des villes et conduire à des niveaux de satisfaction plus élevés;
2. rappelle que toutes les nouvelles mesures devraient être fondées sur les résultats d'analyses d'impact complètes qui tiennent compte des conséquences économiques, sociales et environnementales ainsi que des besoins divers des usagers en matière de mobilité, tandis que l'évaluation de la performance environnementale des différentes solutions de transport urbain devrait se fonder sur les émissions tout au long du cycle de vie et sur des indicateurs environnementaux pertinents;
3. souligne que les citoyens sont disposés à passer à des modes de transport intelligents et durables, en particulier pour leur mobilité quotidienne, les critères déterminants étant le coût, la disponibilité et la rapidité; considère que la contribution et la participation des citoyens à l'élaboration des PMUD à l'échelle locale, régionale, nationale et de l'Union sont essentielles pour obtenir le soutien nécessaire de la part du public, en réunissant toutes les parties prenantes dans la planification de services de grande qualité qui répondent aux besoins et aux attentes de tous;
4. invite les États membres à développer des systèmes de transports urbains sûrs, accessibles, inclusifs, abordables, intelligents, résilients et durables;
5. soutient toutes les initiatives visant à rendre les villes plus accessibles, et invite les États membres à prendre rapidement des mesures ambitieuses pour rendre les villes plus inclusives;
6. souligne la nécessité de s'attaquer aux problèmes de la pauvreté dans le domaine des transports et aux inégalités d'accès aux réseaux de transport, étant donné qu'ils compromettent la vie quotidienne de millions de personnes à faibles revenus et d'utilisateurs issus de groupes ayant des besoins spécifiques; estime que la résolution des problèmes connexes de connectivité entre les zones rurales, périurbaines et urbaines devrait être une priorité pour les villes; invite la Commission et les États membres à s'attaquer aux inégalités d'accès aux réseaux de transport et à soutenir les petites villes et les zones périurbaines afin d'assurer leur connexion; insiste sur la nécessité d'adopter une approche multimodale et intégrée pour lutter contre l'exclusion en matière de mobilité et la pauvreté dans le domaine des transports afin d'assurer l'égalité d'accès aux centres urbains;
7. invite les États membres et les villes à envisager de proposer des «coupons de mobilité durable» ou des programmes de mobilité à prix réduit pour les transports collectifs durables, en particulier les transports publics, que les groupes bénéficiaires définis sur la base de critères spécifiques (usagers vulnérables, populations défavorisées sur le plan des transports, etc.) puissent ensuite attribuer librement à leurs choix de mobilité durable;
8. estime que les recettes provenant des taxes carbone liées à la mobilité devraient être utilisées pour financer des solutions de transport durables pour les personnes défavorisées sur le plan des transports;
9. souligne que chaque mode de transport a une incidence différente sur la vie quotidienne des citoyens et que chaque mode a son rôle à jouer dans la réalisation d'un transfert modal largement soutenu vers des modes de transport durables, y compris le transport collectif, la mobilité privée durable et la mobilité active; souligne que la transition vers des transports durables ne peut pas être imposée simplement aux personnes et aux régions, mais doit être soutenue par les usagers et adaptée aux besoins individuels et géographiques, dans le respect du principe de subsidiarité; estime que des efforts supplémentaires sont nécessaires pour sensibiliser le public au moyen de campagnes et d'autres initiatives visant à obtenir le soutien des citoyens; souligne à cet égard que la journée sans voiture est un moyen de présenter d'autres possibilités; encourage la Commission à mettre en place une journée annuelle harmonisée sans voiture dans l'Union; demande que les plans de développement durable prévoient des avantages pour les personnes qui choisissent des solutions de transport durables pour leurs déplacements domicile-travail;
10. souligne que tous les usagers (des zones urbaines, périurbaines et rurales) devraient se voir accorder la même importance et être placés au centre du processus de planification des transports urbains, tout en reconnaissant que les besoins des usagers en matière de mobilité ainsi que leurs conditions et préférences individuelles ne sont pas homogènes; demande, par conséquent, une gamme différenciée d'options de mobilité intelligente et durable plutôt qu'une solution universelle, y compris des modes actifs durables et des transports collectifs, qui a prouvé sa capacité à améliorer la mobilité et la capacité de subsistance dans les zones urbaines et à contribuer à la réalisation des objectifs sociaux, économiques, climatiques et environnementaux de l'Union et de son objectif de parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050;

11. demande des aides financières, fiscales et réglementaires pour l'utilisation de solutions de mobilité à émission nulle et à faibles émissions telles que des services de transport collectif efficaces, fiables, ponctuels, inclusifs et abordables, en particulier pour les transports publics, la mobilité individuelle, les points et systèmes de connexion intermodaux et d'autres modes de transport tels que les nouveaux services de mobilité, les formes actives de mobilité et de transport, qui apportent toutes diverses solutions de souplesse sur le marché, afin de stimuler la concurrence et d'aboutir à des villes plus vivables, tout en fournissant aux citoyens, en particulier aux citoyens, des solutions de meilleure qualité, plus saines et plus utiles, inclusives, abordables, efficaces et durables;

12. demande que les transports collectifs, et en particulier les transports publics, soient accessibles, bien organisés, abordables et de bonne qualité pour les citoyens, et qu'ils offrent un service pratique de porte à porte; relève que la part des véhicules propres dans le parc automobile ainsi que des modes de transport intelligents et durables tels que le tramway constitue un facteur important de réduction de la pollution atmosphérique, des émissions de carbone et des embouteillages;

13. souligne l'importance des transports publics, non seulement pour répondre aux enjeux climatiques, mais également pour leur dimension socio-économique, en ce sens qu'ils assurent une cohésion sociale ainsi que la création d'emplois sûrs et de qualité à l'échelle locale; souligne la nécessité d'investir dans un réseau de transport collectif de qualité, modernisé, interopérable, accessible et étendu, en procédant à une planification adéquate associant les acteurs locaux, les municipalités et le grand public, en se dotant d'opérateurs et en investissant dans la recherche scientifique et l'innovation;

14. souligne l'importance d'une égalité de traitement entre les prestataires de services de transport publics et privés et entre les modes de transport, en vue d'assurer une concurrence loyale, ainsi que la nécessité d'une complémentarité accrue entre les services de transport;

15. est conscient des avantages offerts par les solutions de mobilité alternatives intelligentes et durables en matière de services de transport collectif, telles que le covoiturage, les services de transport à la demande en voiture avec chauffeur, les vélos et trottinettes électriques et autres formes de micromobilité; estime que ces modes de transport pourraient revêtir un caractère complémentaire et offrir aux usagers une large gamme de solutions en fonction de leurs besoins de mobilité;

16. appelle de ses vœux une amélioration de l'accessibilité, de la fiabilité et de la connectivité entre les zones urbaines, périurbaines et rurales, surtout celles situées dans des régions où le PIB par habitant est inférieur à 75 % de la moyenne de l'Union, et demande en outre qu'un accès sans entrave à des transports intelligents, durables, inclusifs, sains et abordables, y compris des transports partagés, soit garanti pour tous afin de sauvegarder la cohésion et la cohérence des politiques de l'Union dans le secteur des transports; note à cet égard avec préoccupation que les zones périurbaines et rurales, en particulier les territoires peu peuplés, souffrent d'un manque de solutions et d'infrastructures de transport efficaces, abordables et connectées, y compris des infrastructures utilisant des carburants alternatifs, ce qui limite les perspectives socio-économiques de ces zones et de leurs citoyens; souligne la possibilité de développer et de déployer des services de transport partagés et à la demande pour les zones périurbaines et rurales afin de réduire les gaz à effet de serre ou d'améliorer les conditions de circulation, et demande un échange de bonnes pratiques;

17. souligne à cet égard le rôle important que les trains urbains, de banlieue et régionaux leur service fiable quant à la fréquence et à la ponctualité doivent encore jouer en ce qui concerne les déplacements quotidiens vers et depuis des zones urbaines;

18. fait remarquer que la mise en œuvre de mesures énergiques et exécutoires de protection des droits des passagers en cas de retards et d'autres défaillances du service (comme les annulations, les réponses aux réclamations, les besoins particuliers des passagers) contribue à faciliter la mobilité des passagers et à rendre plus attrayants et plus conviviaux des modes de transport tels que les transports ferroviaires;

19. met en lumière l'expérience de plusieurs villes de l'Union dans lesquelles les systèmes de transports publics sont gratuits et où l'on constate une augmentation du nombre de passagers ainsi qu'une importante diminution de la circulation automobile; demande que des études soient menées pour évaluer les incidences de ces systèmes, notamment en ce qui concerne la variation du nombre de passagers, la durée des déplacements, le nombre d'accidents de la route et de victimes de ces accidents, ou les incidences sur le changement climatique;

20. souligne que le fait d'assurer la sécurité routière des usagers les plus vulnérables influence considérablement les comportements en matière de transport; met l'accent, à cet égard, sur le fait que le futur cadre de l'Union pour la mobilité urbaine doit inclure des mesures systémiques liées à la sécurité routière, en mettant particulièrement l'accent sur les usagers de la route vulnérables; invite la Commission, les États membres et les autres parties prenantes à adopter des mesures fondées sur les normes de sécurité de l'Union qui pourraient améliorer la sécurité routière, telles que la garantie d'une

formation de qualité, le respect des limites de temps de travail des conducteurs et d'autres conditions de travail et normes sociales liées à la gestion de la fatigue et à la sécurité, l'amélioration des infrastructures piétonnières et cyclables, le déploiement de moyens permettant de détecter et de signaler les événements ou conditions liés à la sécurité, en plaçant toujours tous les usagers de la route au centre de la conception de la mobilité, ainsi qu'en tenant compte des usagers vulnérables et des usagers appartenant à des groupes ayant des besoins particuliers; invite instamment les autorités locales à adopter l'approche d'un système sûr et à fixer des objectifs en matière de sécurité routière;

21. relève que la vitesse est un facteur déterminant dans environ 30 % des accidents de la circulation mortels et un facteur aggravant dans la plupart des accidents; note à cet égard le potentiel de réduction de la vitesse dans les zones résidentielles, comme l'utilisation de limitations de vitesse de 30 km/h pour améliorer la sécurité routière et réduire la consommation d'énergie; observe que les hommes sont plus susceptibles d'être impliqués dans un accident de voiture que les femmes, mais que lorsqu'une femme est impliquée dans un accident de voiture, elle a 47 % plus de chances d'être gravement blessée, 71 % plus de chances d'être légèrement blessée et 17 % plus de chances de décéder; met l'accent, à cet égard, sur l'utilisation de mannequins de crash-test féminins adéquats dans le but d'améliorer la sécurité des femmes sur la route;

22. met l'accent, en ce qui concerne la sécurité routière, sur l'importance des dispositifs de sécurité active et passive qui équipent les véhicules privés ainsi que les véhicules de transport collectif et souligne l'importance de la disponibilité du réseau mobile dans les États membres, nécessaire au fonctionnement des boutons d'appel d'urgence;

23. soutient tous les efforts visant à améliorer la sécurité routière pour atteindre les objectifs de la campagne «Vision zéro» et invite la Commission à mieux intégrer les objectifs et les actions de l'Union en matière de sécurité routière dans les lignes directrices sur les PMUD en supervisant et en promouvant les meilleures pratiques;

24. souligne l'importance de mener des campagnes d'information pour renforcer la sensibilisation et l'éducation à la sécurité routière; met l'accent à cet égard sur le fait que l'éducation joue un rôle crucial dans la connaissance et l'apprentissage des règles et de la culture de la circulation routière dès le plus jeune âge, ce qui contribuerait de manière significative à accroître les niveaux de sécurité routière; demande, par conséquent, que le rôle des écoles soit amélioré et renforcé; invite la Commission et les États membres à investir davantage dans la sensibilisation et la formation du grand public et au sein des écoles;

25. invite la Commission à adapter les exigences et les méthodes relatives aux essais de conduite prévues par la directive relative au permis de conduire⁽¹⁷⁾ afin de mieux former les futurs conducteurs à leurs interactions avec les usagers vulnérables de la route dans un environnement urbain, conformément à la campagne «Vision zéro», par exemple en améliorant les méthodes d'enseignement, en s'adaptant aux dernières évolutions technologiques et en augmentant le temps de pratique;

26. demande que les transports urbains deviennent plus accessibles, fiables, abordables, sains, sûrs et inclusifs et soutient également, à cet égard, la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées (CNUDPH) et l'acte législatif européen sur l'accessibilité⁽¹⁸⁾; encourage la Commission, dans ce contexte, à proposer des lignes directrices en matière d'accessibilité, d'inclusion, d'accessibilité financière, de durabilité, de sûreté et de sécurité pour les usagers et les non-usagers de tous les transports, en particulier pour ceux issus de groupes ayant des besoins particuliers; demande l'adoption d'une approche plus globale afin de garantir l'accessibilité tout au long des déplacements;

27. souligne le rôle clé que la numérisation et les solutions fondées sur l'IA peuvent jouer à cet égard en plus d'autres politiques; recommande la mise en œuvre de l'IA et des technologies numériques dans les transports publics, tels que les boutons SOS et d'autres systèmes qui améliorent la sûreté et la sécurité, ce qui aura également une incidence positive en rendant les transports collectifs plus sûrs pour les usagers actuellement vulnérables, tels que les femmes;

28. note que, dans le cas de l'accessibilité, l'IA et la numérisation peuvent apporter une contribution significative grâce à des signaux sonores dans les transports publics et les infrastructures, au déploiement de véhicules privés intelligents, à la virtualisation dans la préparation d'un trajet, au franchissement sûr et intelligent de carrefours ou à des robots d'assistance;

29. est conscient des efforts déployés par la Commission, mais constate qu'il est nécessaire de mettre en œuvre une politique et une législation européennes plus ambitieuses et plus cohérentes afin d'améliorer l'accès aux métros, au transport ferroviaire, aux autobus, aux tramways et aux solutions de mobilité partagée; rappelle que les barrières physiques restent l'une des principales raisons des problèmes d'accessibilité pour les utilisateurs appartenant à des groupes ayant des

⁽¹⁷⁾ Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire, (JO L 403 du 30.12.2006, p. 18).

⁽¹⁸⁾ 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 (JO L 151 du 7.6.2019, p. 70).

besoins particuliers; souligne qu'il est important de traiter d'autres questions liées à l'accessibilité, comme la disponibilité de places de stationnement réservées aux personnes handicapées, une politique stricte et une application adéquate de la loi en ce qui concerne le blocage des places de stationnement et la création d'obstacles temporaires tels que les dispositifs de micro-mobilité mal garés et d'autres véhicules, l'accessibilité des infrastructures de la ville pour les piétons et les cyclistes, notamment la qualité des chaussées et leur facilité d'accès ainsi que la sécurisation et l'accessibilité des carrefours;

30. demande que le vélo soit plus accessible aux personnes issues de groupes ayant des besoins particuliers; note que les passages surélevés pour piétons et cyclistes aux carrefours améliorent la sécurité et l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, en leur permettant de traverser les chaussées aux carrefours sans nécessairement passer par un autre niveau à l'aide d'une marche ou d'une rampe;

31. constate l'émergence rapide de nouvelles formes de mobilité et de micromobilité, qui inclut notamment les vélos, les vélos électriques, les trottinettes électriques, les hoverboards, les monoroues et autres dispositifs de mobilité personnelle à propulsion électrique et non électrique; reconnaît leur potentiel en tant que solutions de «premier et dernier kilomètre» pour fournir un service de porte à porte, rendre les transports collectifs plus attrayants et permettre aux citoyens d'atteindre ou de quitter des destinations actuellement mal desservies par les transports publics; attire l'attention sur le fait que ces formes de mobilité devraient cependant être intégrées, présentées et prises en considération de façon adéquate dans le cadre de la mobilité urbaine, notamment en ce qui concerne les politiques de sécurité et de conformité à tous les niveaux de gouvernance;

32. se dit cependant fortement préoccupé par les graves lacunes de la réglementation sur la micromobilité dans de nombreux États membres et par la dispersion des mesures prises dans les villes européennes, qui ne facilitent pas ce type de transport et impliquent des risques pour la sécurité des personnes; invite la Commission, dans ce contexte, à collaborer étroitement avec les États membres et les villes européennes afin d'élaborer des recommandations minimales communes, des bonnes pratiques et des exigences en matière de sécurité routière urbaine;

33. relève que ces recommandations minimales communes, bonnes pratiques et exigences comprendraient des recommandations sur l'utilisation sûre des dispositifs de mobilité individuelle électriques et non électriques, en tenant compte de différentes dispositions possibles, telles que l'enseignement ou la formation spécialisés, les modalités de stationnement (zones de stationnement flottantes libres par rapport aux aires de stationnement désignées), les limitations de vitesse et les exigences en matière d'âge, les exigences en matière de casque et d'autres équipements de protection, ainsi que les règles relatives au transport d'enfants, l'interdiction de conduire sous l'influence de substances intoxicantes, etc.; souligne que ces exigences devraient être adaptées avec souplesse aux différents niveaux de gouvernance, indépendamment de la planification et de la mise en œuvre du plan de mobilité urbaine durable (PMUD) et sans nuire au principe de subsidiarité; encourage fortement les États membres à procéder, en coopération avec les villes, à l'adaptation de leur législation nationale et à lancer des campagnes d'information afin d'améliorer la sensibilisation et l'éducation à la sécurité routière; souligne que l'éducation dans les établissements scolaires joue un rôle important dans la connaissance et l'apprentissage des règles de circulation routière;

34. souligne le problème du «stationnement aléatoire» des trottinettes électriques et des vélos électriques, en particulier sur les trottoirs, qui doit être abordé, étant donné qu'il touche particulièrement les piétons et les cyclistes, ainsi que les utilisateurs de fauteuils roulants et les parents équipés de poussettes;

35. note, à cet égard, que l'absence de contrôle adéquat compromet également la sécurité et la sûreté routières pour tous les usagers de la route; demande que l'accent soit mis sur l'application des règles existantes afin d'assurer une coexistence respectueuse des modes de transport;

36. invite en outre la Commission à harmoniser les normes et exigences techniques concernant les types de transport relevant de la micromobilité; demande un réexamen de la législation relative au marquage CE et de son application, ainsi qu'une analyse visant à déterminer si l'inclusion de ces véhicules dans le règlement sur la réception par type⁽¹⁹⁾ peut constituer une solution;

Mobilité active

37. considère que la mobilité active comprend le transport de personnes ou de marchandises qui peut être propulsé grâce à l'activité physique humaine ou à la combinaison d'un moteur électrique et de la force humaine, comme les vélos électriques;

⁽¹⁹⁾ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

38. souligne que la mobilité active constitue une solution utile, efficace et accessible de déplacement porte-à-porte et de déplacement domicile-travail qui a le soutien de la population et peut contribuer efficacement à la réalisation de la neutralité climatique d'ici à 2050, ainsi qu'à la décarbonation des transports, à la réduction des émissions et de la pollution atmosphérique, ainsi qu'à la réduction des encombrements, et qu'elle devrait donc être encouragée dans tout cadre pour les transports urbains afin de garantir des solutions de transport abordables, accessibles et durables;

39. encourage dès lors les autorités locales à investir et à construire des infrastructures cyclables et piétonnières sûres, afin d'intégrer les vélos partagés et les vélos électriques dans les systèmes de transport urbains; encourage les États membres à prévoir des incitations à l'achat de vélos, y compris de vélos électriques; encourage, en vue de favoriser la multimodalité, la création de synergies entre le vélo, la marche et d'autres modes de transport, par exemple en prévoyant un plus grand nombre de places pour les vélos dans les trains et davantage d'aires de stationnement sécurisées pour les vélos dans les gares et les centres de mobilité;

40. encourage la Commission à redoubler d'efforts afin de promouvoir la mobilité active dans l'Union, de proposer une stratégie spécifique au vélo et de faire de 2024 l'Année européenne du vélo; demande instamment à la Commission de reconnaître la chaîne d'approvisionnement en bicyclettes dans l'Union dans le cadre de la stratégie industrielle de l'Union;

Infrastructures urbaines et nœuds urbains RTE-T

41. souligne que la planification des infrastructures urbaines devrait contribuer à une transition intelligente et durable des transports, en permettant la multimodalité et en garantissant une qualité de vie dans les villes et l'interconnexion entre les zones urbaines, périurbaines et rurales dans leurs bassins économiques, éducatifs, touristiques et culturels; demande que la planification des infrastructures facilite la création de plateformes multimodales au niveau des nœuds urbains et souligne que les infrastructures devraient intégrer les voies d'accès et la connexion du dernier kilomètre aux plateformes multimodales de passagers, y compris les voies d'accès telles que les ponts, les tunnels ou les passages inférieurs, dans le cas des modes actifs;

42. souligne que la planification des infrastructures urbaines devrait être élaborée conformément aux normes de l'Union en matière de sécurité routière, y compris les normes de sécurité pour les infrastructures destinées au vélo et aux piétons ainsi qu'à d'autres modes de mobilité active; encourage les États membres et les autorités locales à construire des infrastructures sûres pour une mobilité active et à tenir dûment compte de la continuité et de la sécurité des infrastructures routières et cyclables si de nouvelles infrastructures sont construites ou si les infrastructures existantes sont modernisées;

43. encourage les États membres, les autorités locales et les réseaux de villes à unir leurs forces pour promouvoir et mettre en œuvre des PMUD afin d'améliorer la qualité de vie dans toutes les villes européennes dans le respect du principe de subsidiarité; encourage les États membres à soutenir les autorités locales dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité urbaine durable;

44. souligne l'importance des PMUD et encourage l'adoption d'une approche plus harmonisée au sein de l'Union; souligne à cet égard que les prochaines lignes directrices actualisées du PMUD devraient mieux intégrer tous les modes de transport durables, y compris la mobilité active et ses infrastructures, en s'inspirant des meilleures pratiques dans ce domaine et d'une approche globale de la sécurité dans les zones urbaines; encourage la mise en place de parkings pour vélos ou d'installations de recharge pour vélos électriques dans les PMUD;

45. encourage la contribution et la participation de citoyens et d'autres parties prenantes à l'élaboration des PMUD à l'échelle locale, régionale, nationale et européenne, qui sont essentielles pour obtenir le soutien nécessaire de la part du public, en réunissant toutes les parties prenantes dans la planification de services de grande qualité qui répondent aux besoins et aux attentes de tous;

46. insiste sur le fait que les PMUD devraient non seulement présenter des mesures d'intégration et de promotion de différents modes de transport et des modes de transport durables, mais également évaluer leur caractère abordable et leur accessibilité pour les usagers des transports, tout en tenant compte des différents besoins en matière de transport et de mobilité des différents groupes;

47. demande que les PMUD tiennent compte des différents schémas de mobilité et des besoins des groupes ayant des besoins particuliers; souligne que la participation active des catégories de personnes ayant des besoins particuliers à ces plans est d'une grande importance;

48. encourage les États membres à intégrer l'accessibilité sans obstacle aux services de transport urbain dans leurs PMUD; rappelle qu'il est nécessaire de mieux intégrer les objectifs et les actions de l'Union en matière de sécurité routière dans les lignes directrices relatives aux PMUD en supervisant et en promouvant les bonnes pratiques;

49. souligne que la nécessité d'un nouveau cadre de mobilité urbaine au niveau européen doit tenir compte de l'ensemble des niveaux qui composent le territoire européen; rappelle que les PMUD doivent être intégrés à la planification urbaine du territoire et des municipalités et coordonnés avec celle-ci; encourage les régions à promouvoir cette coordination entre leurs territoires et leurs municipalités, au moyen de mesures incitatives en faveur d'une connexion entre les PMUD ainsi que de la planification urbaine et de l'aménagement du territoire; invite la Commission à faire preuve de plus d'ambition et à élaborer des plans de mobilité urbaine au niveau régional, dans le plein respect du principe de subsidiarité;

50. souligne que le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) repose sur le transport urbain intermodal, afin de faciliter le «premier et le dernier kilomètre» tant pour les passagers que pour le fret, dans lequel la part modale des modes de transport durables, y compris la mobilité active, devrait augmenter;

51. met l'accent sur la nécessité de renforcer la mobilité intermodale reliant les individus à leur travail, aux établissements d'enseignement et aux loisirs, ainsi que sur le développement de l'accès équitable à la mobilité et aux services de transport entre les zones urbaines, périurbaines et rurales;

52. demande une amélioration significative de l'interconnexion entre les aéroports, vertiports et ports maritimes, d'une part, et les villes et les nœuds urbains, d'autre part, afin de laisser la place aux solutions de transport et de mobilité homogènes et multimodales; souligne, à cet égard, l'importance fondamentale de l'infrastructure ferroviaire et de l'interopérabilité;

53. se félicite des travaux entrepris par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) en ce qui concerne les vertiports, dont le développement est essentiel au déploiement des services de mobilité aérienne urbaine;

54. se félicite de la proposition de la Commission en faveur d'un soutien renforcé pour le RTE-T, en incluant les nœuds et les liaisons situés dans les régions périphériques et ultrapériphériques de l'Union, ce qui est nécessaire pour remédier aux chaînons manquants et aux mauvaises connexions qui restent un défi majeur; souligne en particulier la nécessité de renforcer la connectivité sans discontinuité entre les zones rurales, montagneuses, périurbaines et urbaines, grâce à une infrastructure interopérable de modes de transport durables, tels que le rail, les voies navigables intérieures et les centres intermodaux; souligne l'importance de la connectivité avec des transports collectifs de qualité, en particulier les transports publics, la mobilité active et la mobilité individuelle;

55. salue à cet égard la conception de PMUD reliant les nœuds urbains, étant donné qu'ils peuvent inclure des mesures visant à relier les modes de transport durables à d'autres modes; estime, à cet égard, que le réseau EuroVelo devrait être efficacement intégré dans le réseau RTE-T afin de rechercher des synergies entre les deux réseaux et, lors de la construction ou de la modernisation des infrastructures RTE-T dans les nœuds urbains, il convient d'accorder toute l'attention voulue aux possibilités de vélo;

56. souligne qu'il est important de veiller à ce que les nœuds urbains soient dotés de connexions intelligentes et durables entre les voies principales à grande vitesse, les gares et les contournements pour les trains à grande vitesse et les environnements urbains intérieurs, afin de maintenir la continuité de service le long des voies principales du réseau, si possible, tout en conservant les solutions de mobilité intégrées dans les zones métropolitaines ainsi que les solutions de connectivité rapide et intelligente avec les centres-villes et les zones urbaines et périurbaines;

57. demande à la Commission d'étendre la liste actuelle des nœuds urbains afin d'inclure des villes supplémentaires situées sur les corridors du RTE-T, comme convenu avec les États membres, et de fournir un soutien plus important visant à aider les nouveaux nœuds urbains à créer et à mettre à jour leurs PMUD; souligne que l'association des autorités locales à la gouvernance et la planification des corridors du RTE-T et la définition de critères pertinents permettant d'évaluer les PMUD pourraient être améliorées par la création de mécanismes de collaboration;

58. rappelle que les zones urbaines des régions ultrapériphériques font face à des contraintes structurelles et à des défis spécifiques en matière de transports et qu'il est nécessaire de garantir la continuité territoriale et la connectivité dans ces régions; demande une nouvelle fois à la Commission d'élaborer un programme spécifique à cet effet, en s'appuyant sur le modèle du programme d'options spécifiques à l'éloignement et à l'insularité (POSEI) pour l'agriculture, afin de compenser les handicaps structurels de ces régions dans le domaine des transports;

59. souligne que les voies navigables intérieures sont l'un des modes de transport les plus respectueux de l'environnement et qu'elles disposent encore d'un potentiel largement inexploité pour le transport de quantités considérables de marchandises dans l'Union, y compris dans les zones urbaines, comme l'illustre la stratégie pour une mobilité durable et intelligente; souligne, par conséquent, que le transport par voies navigables intérieures peut jouer un rôle important dans la réalisation des objectifs climatiques de l'Union;

60. attire l'attention sur le fait que la poursuite du développement de l'infrastructure de voies navigables intérieures est un élément essentiel à l'organisation de transports urbains intelligents, durables et compétitifs;

61. appelle de ses vœux une augmentation significative de la part modale des voies navigables intérieures dans le transport urbain grâce au renforcement de sa résilience, de son efficacité et de sa durabilité, à des actions de promotion et d'incitation à son utilisation et à la facilitation d'investissements suffisants permettant de décongestionner les routes, d'améliorer la sécurité et de réduire les émissions;

62. demande aux États membres d'encourager leurs autorités locales à inclure dans leurs PMUD l'objectif visant à mieux utiliser les voies navigables intérieures dans les villes, ainsi qu'à présenter des propositions concrètes en vue de développer les activités logistiques sur les voies navigables intérieures et de tenir compte de la livraison finale; invite la Commission, à cet égard, à améliorer sa collecte de données sur la mobilité urbaine en ce qui concerne le transport de voyageurs et le fret par voie d'eau, et souligne le potentiel du transport par voies navigables intérieures pour le dernier kilomètre dans le domaine de la logistique urbaine durable;

63. invite les États membres à se concentrer sur l'achèvement du réseau central de voies navigables intérieures du RTE-T d'ici à 2030, en supprimant les chaînons manquants et en permettant la mise en place d'infrastructures physiques et numériques de qualité et interconnectées sur le plan modal dans le cadre urbain, notamment l'amélioration des liaisons ferroviaires dans les ports;

64. exige que des mesures européennes soient prises pour supprimer les obstacles législatifs, administratifs et transfrontières qui entravent le transport multimodal au sein de l'économie européenne, élaborées en collaboration avec les parties prenantes; note que cette vision multimodale devrait être développée dans le prochain programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables (NAIADES); demande l'adoption de nouvelles mesures d'incitation pour le développement de plateformes portuaires intermodales;

65. prend acte de l'importance des transports locaux, puisque, notamment, 93 % des passagers des trains voyagent sur des lignes régionales;

66. demande l'augmentation de la mobilité et du fret ferroviaires dans la part modale ainsi que leur interconnexion avec d'autres modes de transport dans le cadre des transports urbains; demande, à cet égard, que le cadre réglementaire existant soit renforcé et que les obstacles technologiques et opérationnels soient réduits; souligne que l'intégration complète du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) devrait être achevée d'ici 2030, ce qui rend cette intégration urgente;

67. souligne l'importance que revêt l'égalité des conditions de concurrence pour les opérateurs ferroviaires et leur accès égal à l'infrastructure urbaine, ainsi que la modification de l'accès aux voies afin d'améliorer la compétitivité du rail dans le cadre du transport urbain, conformément au quatrième paquet ferroviaire, y compris les dispositions en matière de service public, et de proposer des solutions de transport durables, abordables et attrayantes pour les passagers et le fret;

68. souligne les avantages des synergies entre le vélo et le rail, qui permettent des solutions fondamentales pour le dernier kilomètre et les voyages de loisir; préconise, à cet égard, que les gares ferroviaires soient suffisamment accessibles à cette fin et qu'un nombre suffisant de places de stationnement sûres soit prévu dans les gares et les plateformes de mobilité;

69. estime que les villes frontalières devraient pouvoir proposer des transports quotidiens transfrontaliers efficaces et fluides, tout en remédiant aux chaînons manquants et aux goulets d'étranglement et en garantissant une connectivité améliorée et plus durable entre les capitales et les grandes villes européennes; souligne, à cet égard, qu'il conviendrait en particulier de mieux exploiter les services ferroviaires à grande vitesse et de nuit, notamment dans les zones où ces services font actuellement défaut; attire l'attention sur le fait que l'un des principaux avantages concurrentiels du rail est qu'il est capable d'assurer une liaison entre les centres-villes; exhorte, à cet égard, toutes les autorités concernées à lever les obstacles existants et à établir ces connexions de centre à centre entre les villes européennes là où elles n'existent pas encore;

70. attire l'attention sur les cas de temps d'attente aux frontières extrêmement longs pour le transport ferroviaire, mais surtout pour le transport routier de marchandises, dans certains cas, occasionnent une perturbation des systèmes de mobilité urbaine et de tous les types de transport; souligne que de tels événements ont des effets négatifs sur les villes et les zones frontalières, ont une incidence directe sur la qualité de l'air et la pollution sonore tout en détériorant la santé des citoyens européens, augmentent le risque d'accidents de la route et endommagent les infrastructures; demande par conséquent l'introduction d'une norme à l'échelle de l'Union prévoyant un temps moyen d'une minute pour le traitement et les contrôles des véhicules lourds aux frontières de l'Union, y compris des sanctions en cas de non-respect de cette norme;

71. souligne que les ambitions et les objectifs en matière de mobilité urbaine nécessitent un financement adéquat à long terme et que cela est d'autant plus important compte tenu de l'inflation sans précédent et de l'accélération de la transition vers l'indépendance vis-à-vis des combustibles fossiles, induite notamment par la crise énergétique provoquée par la guerre illégale et injustifiée de l'agression russe contre l'Ukraine, ainsi que par d'autres instruments de soutien non financiers; plaide, à cet égard, en faveur d'une combinaison de financements publics, privés, nationaux et européens suffisants ainsi que de la mise en œuvre rapide des programmes et projets de l'Union existant dans ce domaine; demande en outre un financement ambitieux de la mobilité urbaine afin d'améliorer la connectivité, l'efficacité, le caractère abordable, l'intermodalité et la durabilité, au-delà du cadre financier pluriannuel 2021-2027; demande que la connectivité intermodale entre les zones urbaines, périurbaines et rurales soit davantage financée, y compris pour le rail, et que le matériel roulant et les infrastructures soient davantage numérisés afin de lutter également contre le dépeuplement de ces zones;

72. souligne que la planification des investissements urbains devrait soutenir les solutions multimodales pour tous les usagers, y compris les transports collectifs;

73. demande une participation accrue de la Banque européenne d'investissement (Groupe BEI) afin de permettre une augmentation des financements disponibles, y compris l'allocation directe aux autorités locales, dans la mesure du possible, tout en accordant une attention particulière aux besoins des petites villes;

74. souligne les avantages que présentent l'aide et la formation de l'Union en matière de capacités administratives pour les autorités régionales et locales en ce qui concerne les mécanismes de financement et les possibilités de financement;

Les transitions verte et numérique des transports urbains

75. constate que les zones urbaines subissent les conséquences de la pollution atmosphérique; rappelle que l'exposition à la pollution de l'air comme les particules fines augmente le nombre de décès prématurés en Europe; invite les États membres à redoubler d'efforts pour améliorer la qualité de l'air dans les villes;

76. constate que les autorités locales des zones urbaines européennes déploient différentes mesures politiques visant à réduire la pollution atmosphérique et sonore et les embouteillages dans leurs villes, allant des zones à faibles émissions à des créneaux horaires de livraison ciblés pour le fret, des autocollants d'émissions, des plans de circulation routière, etc.; reconnaît, à cet égard, la valeur ajoutée du partage des bonnes pratiques entre les villes et au niveau européen;

77. souligne les avantages supplémentaires de la réduction de l'encombrement du trafic, notamment en ce qui concerne l'accès aux véhicules d'urgence, tels que les voitures de police, les ambulances et les moteurs d'incendie;

78. remarque que la décarbonation est souvent plus efficace dans les zones urbaines en raison, notamment, d'une plus grande densité de population, et que, par conséquent, elle devrait avoir lieu plus rapidement dans ces zones;

79. salue les initiatives à l'échelon local visant à s'attaquer aux émissions sonores des moyens de transports compte tenu de leur incidence négative sur la santé humaine et sur la biodiversité, notamment par l'utilisation de radars de bruit à Paris; estime que la Commission devrait recenser et promouvoir des initiatives de ce type, notamment au moyen de ses lignes directrices sur les PMUD, et que les États membres devraient procéder à un déploiement plus large de ces outils;

80. salue les initiatives à l'échelon local visant à s'attaquer aux émissions sonores des moyens de transports compte tenu de leur incidence négative sur la santé humaine et sur la biodiversité, notamment par l'utilisation de radars de bruit à Paris; estime que la Commission devrait recenser et promouvoir des initiatives de ce type au moyen de ses lignes directrices sur les PMUD, et que les États membres devraient procéder à un déploiement plus large de ces outils;

81. constate que les réglementations relatives à l'accès des véhicules aux zones urbaines (UVAR) sont de plus en plus utilisées pour réduire les embouteillages et la pollution, notamment en limitant l'accès des poids lourds; note que les réglementations de ce type sont également souvent fondées sur les normes Euro pour les véhicules; prend acte, à cet égard, de la proposition de nouvelles normes Euro 7 plus strictes;

82. souligne que les zones urbaines doivent rester accessibles à tous, étant donné que des restrictions d'accès à une zone urbaine pour certains véhicules ou usagers peut entraîner des discriminations entre les citoyens, la mise en œuvre de ces zones pesant particulièrement sur la mobilité quotidienne des citoyens à faible revenu et des citoyens des zones périurbaines et rurales, ainsi que sur leur statut socio-économique; estime qu'aucune catégorie de citoyens ne devrait être pénalisée par le fait que les transports pour eux deviendraient inefficaces ou impossibles à mobilité, ce qui pourrait également conduire à une urbanisation plus poussée;

83. souligne l'importance de solutions intelligentes mieux informer les conducteurs de manière cohérente sur le respect de certaines règles, notamment en ce qui concerne leur application au niveau transfrontière; note que les normes européennes communes et les solutions technologiques peuvent permettre un accès sans heurts à toutes ces zones et que ces normes devraient être fondées sur des données et autoriser les systèmes UVAR dans les zones où il est prouvé que le nombre d'émissions est extrêmement élevé; souligne que ces systèmes devraient être accompagnés d'analyses d'impact ainsi que de consultations, d'informations et de notifications sur les facteurs économiques concernés; insiste sur le fait qu'avant de mettre en place de tels systèmes, les autorités locales devraient en informer la Commission;

84. souligne que de telles mesures permettraient d'équilibrer les avantages de ces zones sous la forme d'une amélioration de la qualité de l'air et d'une réduction des encombrements parallèlement aux inconvénients qu'elles présentent en matière de discrimination, de fragmentation accrue de l'espace européen unique de transport, de coûts supplémentaires pour la logistique urbaine ou d'incidence potentielle sur le tourisme local;

85. soutient l'intégration du fret durable dans les plans d'aménagement urbain durable afin d'accélérer les plans de logistique urbaine durable et les solutions à émissions nulles ou faibles pour le transport urbain de marchandises, y compris le rail, les voies navigables intérieures, les flottes à émissions nulles ou faibles et les vélos-cargos via la logistique cycliste avec l'utilisation de nouveaux modèles de distribution et d'itinéraires dynamiques, et les connexions multimodales;

86. souligne que la logistique urbaine devrait être considérée comme faisant partie intégrante de la planification urbaine afin de garantir l'efficacité des services de fret urbain et d'éviter toute perturbation par rapport aux autres acteurs;

87. souligne l'importance de l'intégration des terminaux de fret multimodaux dans le système et les infrastructures de transport urbain; souligne le potentiel des centres de collecte de colis communs à tous les opérateurs de transport, accessibles à tous les types d'utilisateurs et disponibles en nombre suffisant pour faciliter la collecte de colis en toute sécurité, de manière à réduire le trafic lié à la livraison de marchandises par les liaisons du dernier kilomètre à l'intérieur des villes;

88. souligne qu'il importe de décarboner la logistique urbaine et d'accélérer la transition vers une logistique urbaine à émissions nulles ou faibles dans le contexte de la demande croissante de commerce électronique au moyen de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, de chemins de fer et de voies navigables intérieures; encourage les autorités locales à étudier également le potentiel et les possibilités de transport de marchandises au moyen de solutions alternatives telles que les vélos, les vélos cargo et les vélos électriques dans leur logistique urbaine;

89. demande aux États membres, en coopération avec les autorités régionales, de garantir la disponibilité d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs (dans les zones urbaines, périurbaines et rurales) de manière à tenir compte des spécificités de toutes les catégories de véhicules, conformément au règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, afin de contribuer à l'adoption plus rapide de solutions de transport durables; invite les États membres à collaborer avec la Commission afin de mettre en place des mesures visant à inciter les particuliers et les entreprises à adopter des modes de transport à émission nulle et à faibles émissions, telles que des recommandations sur une procédure législative simplifiée en matière d'urbanisme et d'octroi d'autorisations;

90. souligne l'importance que revêtent les carburants alternatifs à émission nulle ou à faibles émissions de carbone pour la mobilité, ainsi que l'économie circulaire, aux fins de l'atteinte des objectifs environnementaux ambitieux de l'Union; observe, à cet égard, que la conversion des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions, en particulier des véhicules électriques, a un grand potentiel en vue de la réduction, d'une manière inclusive et plus abordable, des émissions de gaz à effet de serre; précise dès lors que l'optimisation de la réglementation dans ce domaine au niveau européen est d'une importance cruciale afin de soutenir l'industrie de la rénovation (ou «rétrofit»); invite les États membres et la Commission à travailler de concert afin de mettre au point différentes incitations financières, fiscales et réglementaires pour permettre aux utilisateurs privés et professionnels de se tourner vers des solutions de remplacement à zéro ou à faible taux d'émission;

91. encourage les autorités locales à fournir des infrastructures de recharge pour les vélos électriques et les vélos-cargos; souligne que les infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs devraient faire partie des plateformes et des terminaux multimodaux;

92. souligne que les installations ferroviaires et de transport public désaffectées et obsolètes à forte intensité d'espace, telles que les gares, les surfaces, les entrepôts et les ateliers mécaniques désaffectés, même s'ils appartiennent encore à des entreprises, pourraient offrir des solutions fonctionnelles pour des activités présentant des avantages directs pour les communautés locales, telles que des initiatives sans but lucratif ou des marchés de producteurs, autres que des initiatives de solidarité à grande échelle, tout en assurant une utilisation durable des espaces publics au sein de l'environnement urbain;

93. souligne que l'IA et la numérisation sont des outils qui peuvent être utilisés pour améliorer l'efficacité générale du système de transport grâce à son déploiement dans les véhicules, les systèmes de gestion du trafic et les services basés sur les systèmes de transport intelligents optimisés (STI) afin d'améliorer la commodité et la fiabilité de la planification des transports collectifs, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de raccourcir les temps de trajet et les coûts, et de soulager la congestion du trafic, tout en améliorant considérablement la prévisibilité des services et la satisfaction des clients; note dans le même temps que les transports peuvent être rendus plus sûrs, plus efficaces, plus durables et abordables; souligne à cet égard la nécessité de protéger la sécurité et la confidentialité de toutes les données générées et recueillies;

94. encourage l'adoption des dernières technologies automobiles, car les voitures particulières, les camionnettes, les camions et les autobus de pointe jouent un rôle important dans le transport urbain en fournissant des solutions de transport individuel et collectif et de logistique intelligentes, durables, sûres, abordables et efficaces permettant de développer et de déployer une mobilité coopérative, connectée et automatisée, et de parvenir à une gestion du trafic plus efficace et actualisée; fait remarquer que la technologie disponible permet une intégration multimodale harmonieuse, y compris la billetterie unique, à condition que la planification et les données en temps réel soient partagées de façon adéquate entre les différents opérateurs; prie la Commission et les États membres d'intensifier la recherche ainsi que d'augmenter les investissements dans la mobilité intelligente et dans le perfectionnement et la reconversion, afin de contribuer au développement de solutions de transport innovantes;

95. soutient que le fait d'équiper les tronçons de route critiques et les zones accidentogènes (par exemple, les tunnels, les ponts, les grandes zones encombrées) avec des STI adéquats et de fournir des services de STI aux endroits et aux zones des tronçons de route critiques apportera rapidement des résultats positifs en matière de sécurité et d'efficacité routières;

96. souligne que les véhicules autonomes équipés de systèmes d'intelligence artificielle qui analysent leur environnement et réagissent instantanément peuvent réduire considérablement l'erreur humaine et peuvent contribuer de manière significative à la réduction des accidents et des décès s'ils sont déployés avec les garanties appropriées; considère donc que, compte tenu du fait que les progrès en matière de réduction des taux de mortalité routière dans l'Union ont stagné au cours des deux dernières décennies, ces mesures peuvent constituer un outil important pour accélérer les progrès au titre de la campagne «Vision zéro»;

97. estime qu'il est nécessaire de mettre en place un cadre stratégique à l'échelle locale et des partenariats public-privé capables de soutenir les acteurs de la mobilité et de l'industrie qui lancent des modèles d'entreprise innovants et durables ainsi que de nouvelles technologies de mobilité urbaine, notamment la mise en service de véhicules autonomes; constate qu'il est possible de faciliter cette approche par l'alignement des réglementations sur les politiques en matière d'accessibilité urbaine en vue de réaliser des économies d'échelle et de baisser les coûts;

98. demande instamment l'élaboration d'un cadre juridique, éthique et stratégique approprié pour l'utilisation de l'IA dans la mobilité et les transports durables et intelligents et pour les données d'utilisateur;

99. souligne à cet égard que les véhicules totalement autonomes ou fortement automatisés seront commercialisés au cours des prochaines années et que des cadres réglementaires appropriés, assurant la sécurité de leur fonctionnement et établissant un régime clair en matière de responsabilité, doivent être mis en place dès que possible aux fins de l'adaptation aux changements qui en découleront, y compris les interactions entre les véhicules autonomes et les infrastructures et les autres usagers;

100. souligne que les solutions numériques doivent être introduites de manière inclusive et participative afin de rendre les transports accessibles à tous les groupes d'utilisateurs et qu'elles doivent garantir des mécanismes de contrôle humain et éviter toute discrimination fondée sur les compétences numériques et l'accès à la technologie;

101. demande une amélioration urgente des infrastructures physiques et numériques dans les villes, afin d'assurer le déploiement sûr de la conduite automatisée, ainsi qu'une harmonisation des règles de circulation dans les États membres et auprès des autorités locales;

102. souligne le potentiel croissant de la mobilité aérienne dans les zones urbaines, en particulier l'utilisation potentielle de drones par le grand public;

103. souligne que les véhicules aériens sans pilote doivent être considérés comme faisant partie du cadre de la mobilité et que, par conséquent, leur sûreté et leur sécurité doivent être réglementées, et qu'une étude d'impact complète doit être réalisée sur la mobilité aérienne urbaine avant l'adoption de toute mesure ou de tout plan dans ce domaine, afin d'évaluer correctement leurs avantages et les préoccupations potentielles en termes de sécurité, de bruit, de respect de la vie privée ou de droits résidentiels;

104. insiste sur le fait que les aspects relatifs au transport routier revêtent une importance croissante en raison de leur forte incidence sur la durabilité économique, environnementale et sociale; souligne l'importance des échanges de bonnes pratiques et de données; se félicite à cet égard de la proposition de la Commission d'améliorer les 19 indicateurs de mobilité urbaine durable d'ici à 2022;

105. souligne la nécessité de la mise en place d'un suivi continu par la Commission des différents facteurs déterminant la qualité des services de transport urbain afin d'évaluer la mise en œuvre de la législation pertinente actuelle et de remédier à ses lacunes; encourage les autorités nationales à partager régulièrement avec la Commission des informations statistiques, notamment sur l'offre de transports collectifs, la qualité de l'air, les accidents de la mobilité urbaine, les flux de passagers, les schémas de déplacement domicile-travail, les données sur la mobilité active, y compris les données provenant des plates-formes logistiques cyclistes des entreprises utilisant des vélos-cargos dans leur chaîne d'approvisionnement, le covoiturage et d'autres modes de mobilité émergents;

106. souligne qu'il importe d'ajouter des données socio-économiques dans le cadre de la collecte de données et de leur soumission à la Commission par nœud urbain et que ces données devraient couvrir l'accessibilité, le caractère abordable ou la convivialité des services de mobilité publics et privés et autres;

107. invite les États membres et la Commission à aider les villes européennes à surmonter les difficultés liées à la collecte de données et à promouvoir le partage des données européennes sur les transports et la mobilité entre les États membres, par l'intermédiaire d'un espace public commun de données;

108. insiste sur la nécessité de contribuer au déploiement rapide de solutions de mobilité vertes, axées sur l'utilisateur et intégrées pour les personnes et les marchandises ainsi que les acteurs privés et publics, afin de garantir que les nouvelles solutions de mobilité soient conçues en fonction des besoins des personnes et offrent à tous les citoyens l'accès à une nouvelle génération de solutions de déplacement propres, sûres, abordables et équitables; souligne qu'il importe que les acteurs publics et privés prennent part à une collaboration et à un dialogue constructif entre la société, les autorités locales et les entreprises pour parvenir à une mobilité des personnes et à un transport des marchandises durables dans les zones urbaines;

109. invite les États membres à garantir l'interopérabilité des informations sur le trafic en temps réel à l'échelle de l'Union, lesquelles devraient être mises à la disposition des prestataires de services et des développeurs, afin de faciliter la création de sites web d'information sur les trajets, de planificateurs de trajet en ligne ainsi que d'autres applications et services pour les citoyens et les opérateurs logistiques;

110. demande la poursuite du déploiement et de la mise en œuvre de services numériques de mobilité multimodale (SNMM) tels que la «mobilité à la demande» dans toute l'Europe, en intégrant les transports collectifs ainsi que d'autres solutions «du premier et du dernier kilomètre» telles que les services de partage de la micro-mobilité, en garantissant des conditions de concurrence équitables entre les fournisseurs de transport et les modes de transport; souligne que la mobilité à la demande est un outil essentiel pour les plateformes multimodales intégrant tous les services de mobilité et les stationnements et qui donc fournissent des informations sur les meilleurs services disponibles en tenant compte du coût et de la durée du déplacement, tout en répondant à l'ambition d'émissions nulles et faibles et en permettant l'utilisation d'un billet unique;

111. partage l'avis selon lequel il convient de redoubler d'efforts pour favoriser les systèmes d'information multimodaux et la billetterie intelligente; insiste sur l'importance d'une expérience utilisateur sans difficulté pour les passagers lors de la recherche, du choix et de l'achat de services de mobilité; souligne que, pour promouvoir la billetterie multimodale, il convient d'envisager et d'encourager des solutions sectorielles;

112. souligne l'importance d'un système de billetterie multimodal et de moyens de paiement simples d'utilisation; constate qu'une étude de l'Eurobaromètre 2019 a montré qu'un outil de billetterie unique pour tous les voyages en zone urbaine dans toutes les villes européennes serait l'option la plus utile pour la mobilité personnelle; demande instamment à la Commission de ne pas retarder davantage les propositions législatives qu'elle avait promises et qui touchent à la mobilité urbaine, en particulier la billetterie multimodale; souligne qu'il est essentiel de mettre en œuvre une billetterie multimodale afin de rendre les modes de transport durables aussi accessibles et efficaces que possible pour les usagers; encourage les États membres à adapter leur législation nationale et à lancer des campagnes d'information ainsi que des solutions de mobilité intégrées, notamment la billetterie intégrée;

113. souligne qu'il importe que les passagers bénéficient d'une expérience utilisateur sans faille lorsqu'ils ont recours à la solution de mobilité urbaine de leur choix et lorsqu'ils envisagent des options de voyage à longue distance; estime qu'afin de parvenir à une billetterie sans faille dans les cas susmentionnés, il convient de soutenir les solutions sectorielles qui peuvent être considérées comme le point de départ de l'amélioration de la billetterie multimodale pour les déplacements urbains et de longue distance;

114. souligne l'importance d'une gestion intelligente des parkings, y compris des parkings relais et des parkings intermodaux «dépose-minute», car ils offrent un potentiel important de réduction des émissions, d'évitement des encombrements et de gain de temps; plaide en faveur du renforcement de l'utilisation d'applications mobiles de stationnement afin de faciliter l'accès aux emplacements de stationnement et aux parcs relais, et d'accroître leur disponibilité et l'éventail des modes de paiement;

115. encourage les autorités régionales et locales à prévoir des emplacements de stationnement sûrs pour vélos et des installations de stockage à proximité des destinations de départ et d'arrivée, y compris le stationnement pour les vélos de plus grande dimension, tels que les vélos à trois roues (y compris pour les personnes à mobilité réduite) et les vélos de fret, des zones réservées aux vélos électriques et aux vélos électriques cargo équipés de points de recharge et, si possible, des points de réparation, dans les gares ferroviaires, les aéroports et les ports maritimes ainsi que dans les bâtiments neufs, rénovés et existants; encourage le développement et le soutien de projets proposant un stockage sécurisé des vélos aux citoyens n'ayant pas accès à un lieu de stockage privé; est conscient que l'émergence des vélos électriques requiert un renforcement des normes de sécurité en matière de stockage; prend acte de l'augmentation du nombre de vols de vélos électriques; souligne que la Commission devrait apporter son soutien aux collectivités locales et régionales à cet égard;

o

o o

116. charge sa Présidente de transmettre la présente résolution au Conseil, à la Commission, aux États membres et à leurs parlements.