Jeudi 16 février 2023

P9_TA(2023)0058

Développer une stratégie européenne pour le vélo

Résolution du Parlement européen du 16 février 2023 sur le développement d'une stratégie européenne pour le vélo (2022/2909(RSP))

(2023/C 283/11)

Le Parlement européen,

— 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 la communication de la Commission du 18 mai 2022 sur le plan de l'UE «Économiser l'énergie» (COM(2022)0240),

— 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 communication de la Commission du 9 décembre 2020 intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» (COM(2020)0789),

— vu le règlement d'exécution (UE) 2019/73 de la Commission du 17 janvier 2019 instituant un droit antidumping définitif et portant perception définitive du droit provisoire institué sur les importations de bicyclettes électriques originaires de la République populaire de Chine [1],

— vu l'avis du Comité européen des régions du 12 octobre 2016 intitulé «Feuille de route européenne pour les déplacements à vélo» [2],

— vu le rapport spécial n° 6/2020 de la Cour des comptes européenne intitulé «Mobilité urbaine durable dans l'UE: pas d'avancée réelle sans l'engagement des États membres»,

— vu la communication de la Commission du 10 mars 2020 intitulée «Une nouvelle stratégie industrielle pour l'Europe» (COM(2020)0102),

— vu sa résolution du 20 janvier 2021 sur la révision des orientations du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) [3],

— 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» [4],

— vu le discours prononcé le 30 juin 2022 par Frans Timmermans, vice-président exécutif de la Commission, lors du Bicycle Summit à Copenhague,

— vu le principe de subsidiarité et, en particulier, l'article 5, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

— vu la déclaration des États membres sur «le vélo comme moyen de transport respectueux du climat», approuvée au cours de la présidence luxembourgeoise de l'Union en octobre 2015,

---

[1] JO L 16 du 18.1.2019, p. 108.
[2] JO C 88 du 21.3.2017, p. 49.
[3] JO C 456 du 10.11.2021, p. 47.
[4] JO C 132 du 24.3.2022, p. 45.

— vu les objectifs de développement durable des Nations unies, en particulier l'objectif n° 11 sur les villes et communautés durables, dans lequel le vélo est considéré comme un moyen de rendre les villes et les agglomérations humaines plus inclusives, plus sûres, plus résilientes et plus durables,

— vu la déclaration de la Commission du 7 juillet 2022 en réponse à la question posée à la Commission sur le développement d'une stratégie européenne pour le vélo (O-000025/2022 — B9-0017/2022),

— vu l'article 132, paragraphe 2, de son règlement intérieur,

— vu la proposition de résolution de la commission des transports et du tourisme,

A. considérant que les transports sont une source importante de pollution atmosphérique et que les modes de transport durables, tels que le vélo, sont essentiels pour atteindre les objectifs de l'Union en matière de climat et de réduction de la pollution et pour concrétiser ses ambitions formulées dans les initiatives de l'Union «Économiser l'énergie» et REPowerEU;

B. considérant que les déplacements à vélo apportent de nombreux avantages, puisqu'ils permettent notamment d'améliorer la santé, de réduire les embouteillages et la pollution sonore, d'améliorer la qualité de l'air et de stimuler la croissance économique, et qu'ils procurent des bienfaits environnementaux et sociaux;

C. considérant que le vélo est un moyen de transport relativement abordable, à la portée de la plupart des citoyens, et qu'il favorise une économie durable;

D. considérant qu'il faut davantage d'infrastructures cyclables sûres pour libérer le potentiel du vélo, qui constitue une alternative précieuse pour les déplacements sur de courtes distances;

E. considérant que, dans l'Union, l'écosystème du vélo compte déjà plus de 1 000 petites et moyennes entreprises (PME) et génère un million d'emplois, un nombre qui pourrait doubler d'ici à 2030; que les vélos électriques offrent des perspectives pour la croissance de l'industrie du vélo, puisqu'ils permettront de créer des emplois verts et d'absorber une main-d'œuvre reconvertie provenant d'autres secteurs;

F. considérant que l'absence d'aires de stationnement sécurisées et de mesures de prévention des vols, ainsi que le manque de pistes cyclables dédiées, sont considérés comme les deux principaux obstacles à l'attraction de nouveaux utilisateurs et à la réalisation du plein potentiel du vélo dans les villes;

1. estime que le vélo devrait être reconnu comme un mode de transport à part entière; demande à la Commission de développer une stratégie européenne spécifique pour le vélo dans le but de doubler le nombre de kilomètres parcourus en Europe d'ici à 2030; invite la Commission à veiller à ce que les données sur le vélo, y compris de données provenant de l'industrie, soient collectées de manière harmonisée;

2. constate que les déplacements à vélo ont augmenté en réaction à la pandémie de COVID-19 et à la hausse du prix des combustibles fossiles découlant de la guerre d'agression illégale menée par la Russie contre l'Ukraine; encourage les autorités régionales et locales à envisager de maintenir les infrastructures cyclables mises en place en réponse à la pandémie au moyen de leurs processus réguliers de planification urbaine et à prendre des mesures concrètes pour intégrer correctement le vélo dans leurs cadres de mobilité urbaine, tout en reconnaissant son potentiel pour contribuer à une meilleure connectivité entre les banlieues et les centres-villes, en particulier grâce aux autoroutes cyclables;

3. encourage, en vue de favoriser la multimodalité, la création de synergies entre le vélo 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;

4. estime que les politiques et le soutien européens devraient tenir dûment compte du vélo lors de la construction ou de la modernisation des infrastructures RTE-T, notamment en ajoutant des pistes cyclables parallèlement aux voies ferrées et aux voies navigables intérieures, là où cela est réalisable;

5. encourage les États membres et les collectivités locales à accroître considérablement les investissements dans la construction d'infrastructures cyclables séparées, à intégrer des systèmes abordables de partage de vélos et de vélos électriques dans les réseaux de leurs plans de mobilité et à valoriser le vélo en tant que solution vitale pour le dernier kilomètre dans les nœuds urbains;

6. 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; invite la Commission à accélérer ses travaux sur les orientations relatives aux exigences pour des infrastructures cyclables sûres et de qualité prévues par la directive concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières ([5]); souligne la nécessité d'améliorer les technologies utilisées dans les systèmes de transport intelligents afin qu'elles puissent mieux reconnaître les cyclistes sur la route;

7. demande à la Commission de reconnaître l'industrie du cycle, y compris la fabrication de batteries pour les vélos électriques et l'économie circulaire, et en particulier les PME, comme des partenaires légitimes dans l'écosystème de la mobilité de la stratégie industrielle de l'Union, ainsi que dans les programmes et les régimes de financement des infrastructures industrielles; invite la Commission et les États membres à promouvoir des projets relatifs au cyclisme et à des secteurs connexes, tels que la mobilité, le tourisme, la santé et les sports, entre autres;

8. demande à la Commission et aux États membres de soutenir la production de vélos et de composants «fabriqués en Europe» et de stimuler ainsi la compétitivité de l'industrie de l'Union, en comblant le déficit d'investissement, en maintenant des conditions de concurrence équitables au niveau mondial et en créant des incitations à la relocalisation et à la sécurité dans les chaînes d'approvisionnement, mais aussi en promouvant des emplois de qualité, en créant des pôles cyclistes et en renforçant la formation professionnelle liée au secteur;

9. demande à la Commission et aux États membres de veiller à l'accessibilité de la pratique du vélo pour les personnes à mobilité réduite et de rendre le vélo abordable pour les groupes vulnérables; note que le Fonds social européen pour le climat et les fonds structurels et d'investissement peuvent aider les personnes les plus touchées par la précarité en matière de transports en soutenant l'achat de vélos ou l'accès à des services de partage de vélos;

10. invite la Commission, les États membres et les autorités régionales et locales à mener des campagnes éducatives et de formation, y compris des campagnes d'information, afin de sensibiliser davantage à la sécurité routière, en soutenant l'utilisation sûre des vélos et des vélos électriques; invite en outre la Commission à proposer des lignes directrices pour une pratique sûre du vélo (casques, restrictions d'âge, transport d'enfants, etc.) et demande qu'une attention particulière soit accordée à la promotion du vélo auprès des femmes et des personnes âgées, notamment en améliorant la sécurité;

11. note, dans ce contexte, qu'une application et un contrôle corrects sont essentiels pour la sûreté et la sécurité des usagers, et demande que l'accent soit mis sur l'application des règles existantes afin d'assurer la coexistence respectueuse des différents modes de transport;

12. souligne le potentiel des vélos électriques pour augmenter la pratique du vélo; relève que, pour favoriser le déploiement rapide des vélos électriques et l'accès à ceux-ci, les vélos à assistance électrique capables d'atteindre des vitesses allant jusqu'à 25 km/h doivent recevoir une qualification juridique appropriée, tant dans la législation de l'Union que dans le droit national;

13. fait observer qu'il convient d'accorder l'attention nécessaire à l'installation de places de stationnement sûres et sécurisées pour les vélos et à la capacité de recharge des vélos électriques dans la conception des logements;

14. encourage les entreprises, les organisations publiques et les institutions à promouvoir le vélo au moyen d'incitations spécifiques, y compris des programmes pour les travailleurs, l'installation d'un nombre suffisant de places de stationnement pour vélos électriques, équipées de stations de recharge, et la mise à disposition d'installations sanitaires appropriées;

15. souligne qu'il convient de soutenir le cyclotourisme et la pratique du vélo dans les zones rurales en accélérant le développement du réseau EuroVelo et de ses 17 itinéraires, notamment en renforçant le soutien et en exploitant les synergies avec le réseau RTE-T;

16. encourage les États membres à réduire les taux de TVA pour la fourniture, la location et la réparation de vélos et de vélos électriques;

17. demande à la Commission européenne de proclamer 2024 «Année européenne du déplacement à vélo»;

18. charge sa Présidente de transmettre la présente résolution à la Commission, ainsi qu'aux États membres et à leurs parlements.

([5]) Directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (JO L 305 du 26.11.2019, p. 1).