Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série C

C/2025/4211

20.8.2025

Avis du Comité économique et social européen
Planifier la mobilité urbaine durable dans l'UE
(avis d'initiative)

(C/2025/4211)

Rapporteure: **Lidija PAVIĆ-ROGOŠIĆ**
Corapporteur: **Mateusz SZYMAŃSKI**

Conseillers	Pedro HOMEM DE GOUVEIA (pour la rapporteure) Krystyna WOJEWÓDZKA-KRÓL (pour le corapporteur)
Décision de l'assemblée plénière	23.1.2025
Base juridique	Article 52, paragraphe 2, du règlement intérieur
Compétence	Section «Transports, énergie, infrastructures et société de l'information»
Adoption en section	27.5.2025
Adoption en session plénière	19.6.2025
Session plénière n°	597
Résultat du vote (pour/contre/abstentions)	111/1/3

1. Conclusions et recommandations

1.1. Tant pour la qualité de vie de notre société et des conditions de travail que pour la compétitivité économique, il est vital de disposer d'un système de mobilité urbaine de bon niveau. Il est dépendant de bien des choses, qui dépendent également de lui. La préparation de nos systèmes de mobilité urbaine aux nouveaux défis de notre temps nécessite une action collective ainsi que la mobilisation de notre capital financier, politique et social.

1.2. Orienter nos systèmes de mobilité urbaine vers la durabilité environnementale, sociale et économique semble indispensable. Soit nous progressons simultanément dans ces trois domaines, soit nous ne progresserons pas du tout – du moins à une échelle et à un rythme insuffisants par rapport à nos besoins.

1.3. Le changement est en cours en matière de mobilité urbaine, ce qui représente à la fois des menaces et des opportunités. Toute action efficace suppose une stratégie solide pour défendre le bien public, une batterie de dispositions sur mesure, la volonté politique de mettre en œuvre ces mesures ou encore la capacité organisationnelle de concrétiser cette volonté.

1.4. Pour améliorer la mobilité urbaine et réduire ses incidences sur l'environnement, il nous faut élaborer des plans de mobilité urbaine durable (PMUD). Le CESE invite les États membres à concevoir des *programmes nationaux* pour aider les collectivités locales et régionales à élaborer et à mettre en œuvre des PMUD en s'appuyant sur des orientations, un renforcement des capacités et des financements, et invite la Commission à soutenir la poursuite et l'expansion des CIVINET.

1.5. Le cadre financier pluriannuel (CFP) pour l'après-2027 sera essentiel pour faire avancer la mobilité durable et poursuivre les objectifs de l'Union en matière de RTE-T, de protection de l'environnement et de sécurité routière. La Commission devrait encourager l'utilisation des PMUD en tant que réserve d'investissement, ce qui constituerait aussi une incitation positive à satisfaire aux obligations relatives au RTE-T pour les nœuds urbains.

1.6. Les PMUD sont essentiels à un développement régional équilibré. La mobilisation de la créativité et du capital social d'une région représente une étape essentielle: les organisations d'employeurs, de travailleurs et de la société civile ont un rôle clé à jouer, et chacun doit être encouragé à contribuer à ce dialogue. Il importe d'associer toutes les parties prenantes concernées aux niveaux local, national et européen à la planification, y compris aux questions transfrontières.

1.7. Au stade de planification de la mobilité «urbaine», il nous appartient de considérer que la vie sociale et économique de nos zones urbaines s'étend bien aux zones suburbaines, périurbaines et rurales, et qu'il convient de tenir compte de leurs points de vue et de leurs besoins. Le manque d'efficacité du système de mobilité crée et fait perdurer la fracture entre les zones urbaines et rurales, avec les implications économiques, sociales et politiques négatives qui en découlent. L'équité du système de mobilité signifie que la mobilité est abordable et ne crée pas de privilèges pour ceux qui bénéficient déjà d'un statut plus favorable.

1.8. La base d'une mobilité urbaine durable est le transport public, combiné à une mobilité active et partagée. Pour que les usagers puissent choisir les solutions les plus efficaces pour leurs déplacements, nous devons leur fournir un «éventail de choix de transport multimodal» abordable, accessible, sûr et fiable. Il est essentiel que le Fonds social pour le climat et ses plans sociaux pour le climat utilisent cette approche pour lutter contre la précarité en matière de transport et atténuer les conséquences sociales de la tarification du carbone, en particulier sur les groupes vulnérables.

1.9. Le rôle joué par les jeunes est essentiel, dans la mesure où leurs comportement et habitudes ont un impact durable. Le dialogue et le point de vue des jeunes dans la conception de la solution de mobilité ne peuvent être ignorés.

1.10. Il est indispensable de soutenir les travailleurs et les employeurs grâce à des transports publics, de la mobilité partagée et du vélo, de manière à parvenir à une mobilité durable, accessible, inclusive et abordable.

1.11. Les conditions de travail devraient encourager les travailleurs actuels et futurs à s'engager dans le secteur des transports.

2. **Contexte général**

2.1. La mobilité peut être définie comme la capacité de se déplacer librement. Elle représente une condition de base pour la vie démocratique, et l'épine dorsale de nos économies. Tout citoyen doit pouvoir accéder à l'emploi, aux établissements scolaires, aux services de santé et aux services sociaux, à la vie culturelle et civique; c'est même l'un des principes du socle européen des droits sociaux, et les employeurs, quant à eux, ont besoin que les travailleurs et les clients puissent accéder à leurs commerces et aux biens qu'ils distribuent.

2.2. Le système de mobilité urbaine joue un rôle clé dans l'économie européenne: il est la condition de *l'utilisation des sols* (la connexion à un réseau de transport est une condition préalable à toute construction); *la circulation des marchandises; l'industrie automobile*, et il crée et maintient des *emplois*.

2.3. Le système de mobilité urbaine engendre divers coûts, y compris *les coûts d'investissement* supportés par le secteur public (la construction et l'entretien des infrastructures), *les coûts d'exploitation* supportés par les utilisateurs (particuliers et entreprises) et les pouvoirs publics (afin de garantir le droit à la libre circulation), ainsi que *les coûts implicites* causés par *les externalités*, qui finissent tôt ou tard par revenir à la charge de la collectivité toute entière via des taxes (pour couvrir les frais que provoquent les effets sur le système de santé publique des décès et blessures sur les routes, ou encore de la pollution atmosphérique et sonore).

2.4. Notre système de mobilité urbaine est soumis à des «forces de changement». Au cours des deux derniers siècles, celles-ci ont poussé de manière essentielle à son expansion, avec une explosion des réseaux routiers et ferroviaires, du volume des véhicules, du nombre de kilomètres parcourus et aussi de la quantité d'énergie consommée.

2.5. Les forces en présence favorisent dans leur ensemble un changement plus fondamental dans le système de mobilité lui-même. Certaines d'entre elles sont issues de l'innovation technologique et commerciale: électrification, numérisation, mondialisation basée sur le web, plateformisation et capital-risque, déploiement et croissance rapides (parfois non réglementés) rendus possibles par la combinaison de ces facteurs. D'autres forces émanent de l'intérêt public, à savoir l'engagement de réduire drastiquement le nombre de morts et de blessés graves sur les routes, une sensibilisation croissante à l'environnement et la nécessité de se préparer à des épisodes climatiques toujours plus extrêmes et plus fréquents, ainsi qu'à un double usage de l'infrastructure.

2.6. Des changements sont inévitablement en cours. Entre une transition dès la conception et une dérive incertaine vers le pire, il nous faut faire un choix. La mobilité urbaine favorise la vie sociale et économique, et une transition sans accrocs est essentielle pour de nombreuses parties prenantes au sein du secteur des transports bien sûr, mais pas uniquement. Une telle transition passe par une stratégie solide, élaborée grâce à des processus de planification rigoureux, alimentée par un dialogue social et civil. Telle est la mission essentielle de *la planification de la mobilité urbaine durable*.

3. **Observations générales**

3.1. Au sein de l'Union européenne, la planification de la mobilité urbaine durable va bien au-delà du simple concept: elle s'est trouvée étayée par une expérience solide et des orientations claires avant de devenir une exigence réglementaire. Le règlement sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) a inventorié 431 «nœuds urbains», et il exige désormais que soit élaboré pour chacun d'entre eux un PMUD, et ce avant la fin de l'année 2027.

3.2. Le plan de mobilité urbaine durable (PMUD) de chaque nœud urbain RTE-T devrait s'appliquer à sa *zone urbaine fonctionnelle* (ZUF), qui englobe les communes environnantes. Le dialogue et la coopération sont vitaux au développement et à la mise en œuvre des PMUD — entre les communes d'une même ZUF, entre ces communes et les gouvernements nationaux, et aussi entre les pouvoirs publics et l'ensemble des parties prenantes concernées.

3.3. Dès lors qu'il s'agit de planifier la mobilité «urbaine», il faut tenir compte du fait que la vie sociale et économique des ZUF s'étend aux zones suburbaines, périurbaines et rurales, et que la mobilité est conditionnée par des flux de personnes et de marchandises qui commencent au-delà des limites de la ville — travailleurs qui font la navette entre leur domicile dans les zones périphériques et leur lieu de travail, ou encore denrées alimentaires en provenance des exploitations agricoles rurales acheminées sur les marchés. La vision à long terme pour les zones rurales de l'UE à l'horizon 2040 met l'accent sur les transports et la connectivité numérique.

4. **Observations spécifiques**

Commencer par les bases

4.1. La marche est la composante la plus fondamentale de tout système de mobilité, et les infrastructures piétonnières sont vitales au quotidien pour accéder aux établissements scolaires, aux services, aux commerces et aux transports publics locaux. Le manque d'accessibilité et de sécurité de ces infrastructures nuit de façon disproportionnée aux plus vulnérables et constitue un obstacle majeur à la mobilité durable.

4.2. Il est impératif de veiller à ce que les infrastructures de transport soient accessibles à tous afin de rendre l'espace public et les transports publics véritablement «publics», de permettre aux personnes handicapées de jouir pleinement des droits de l'homme et des droits sociaux, d'améliorer la sécurité et le confort de tous les usagers et de protéger la viabilité financière de notre société, sachant que les obstacles engendrent une dépendance nécessairement coûteuse que le vieillissement démographique risque même de rendre insupportable.

4.3. La sécurité routière est essentielle pour lutter contre une cause majeure de décès et de blessures graves, et elle est indispensable pour faire progresser la mobilité durable. La dangerosité routière est un obstacle majeur à la progression de la marche, du vélo et de l'utilisation des transports publics ou de la micromobilité partagée. Rendre nos rues plus sûres permettra de libérer tout leur potentiel à la fois social, économique et environnemental.

Participation et dialogue

4.4. La mise en œuvre de politiques de mobilité durable au niveau local peut entraîner des tensions entre les pouvoirs publics et les usagers des différents modes de transport, en particulier les automobilistes. La participation et le dialogue à cet échelon sont essentiels, et tous les citoyens éventuellement concernées doivent pouvoir y être associés de manière constructive, et pas seulement ceux qui approuvent les mutations en cours.

4.5. Le dialogue entre les partis politiques est nécessaire: un PMUD peut exiger le suffrage d'une majorité et requérir une mise en œuvre qui dure au-delà d'un mandat politique.

4.6. Le dialogue transgénérationnel est également nécessaire pour que se déploie une vision à long terme qui réponde aux droits et aux besoins de chaque génération, en particulier ceux des jeunes. L'application du test jeunesse des politiques publiques de l'UE aux politiques de mobilité favorisera la mobilité durable.

Changements de comportements

4.7. L'objet d'un PMUD est de modifier les schémas de mobilité non durables. Une telle ambition suppose nécessairement une modification des comportements en matière de mobilité, qu'il est possible de concrétiser en soutenant d'autres solutions et en fournissant les incitations appropriées à leur adoption. Les données comportementales devraient être prises en considération le plus tôt possible dans l'élaboration des politiques.

4.8. La transition vers la vie de jeune adulte représente un moment clé, car l'accès à une nouvelle résidence et à un nouvel emploi entraînent des changements dans les comportements en matière de mobilité. Améliorer l'espace public d'une ville est également une occasion décisive, comme cela a été le cas à Ljubljana, où les changements ont été annoncés par la ville longtemps à l'avance, et où des solutions de remplacement satisfaisantes pour accéder au centre ont été apportées.

Précarité en matière de transport et approche multimodale

4.9. Nous devons regarder au-delà des centres urbains ([1]). Les habitants des zones suburbaines et périurbaines doivent souvent choisir entre passer trop de temps dans les transports publics ou dépenser trop de moyens pour disposer d'une voiture. L'absence de solutions de remplacement satisfaisantes fausse le choix et conduit à la possession forcée d'une automobile, un problème qui touche de nombreux travailleurs. Les coûts inférieurs du logement dans les zones suburbaines sont plus que compensés par les coûts plus élevés en argent et en temps de transport, lorsque les travailleurs exerçant à certains horaires (souvent les travailleurs essentiels) se trouvent contraints de parcourir de plus longues distances et ne trouvent pas de solution de remplacement dans les transports publics en dehors des heures de pointe. Une mobilité urbaine inefficace a une incidence sur le coût et la qualité de la vie.

4.10. Il s'agit d'un défi *régional*. Les déplacements quotidiens en transports publics peuvent être très coûteux si les passagers doivent acheter différents billets au cours d'un même voyage. La solution consistant à proposer un billet d'une durée de validité raisonnable (par exemple de 75 minutes) utilisable dans tous les types de transports publics pourrait être la bonne. Cela nécessite une intégration tarifaire, qui requiert à son tour une planification adéquate de la mobilité et une coopération entre les collectivités locales et régionales. Les autorités métropolitaines de transports ont un rôle essentiel à jouer.

4.11. Les transports publics constituent l'épine dorsale du système de mobilité urbaine de l'Union ([2]). Les obligations de service public sont essentielles pour garantir que les services vitaux sont fournis au public, y compris lorsque ceux-ci peuvent ne pas être rentables. Nous devons investir dans l'approvisionnement, la sécurité et le confort des transports publics et protéger leur circulation afin d'accroître leur fréquence et leur fiabilité.

4.12. Nous devons aussi en comprendre les limites, en particulier dans les zones à faible densité de population et les heures creuses, par exemple pour les travailleurs qui ont des services de nuit ou pour les jeunes qui rentrent tard le soir de diverses manifestations. Il nous faut soutenir la combinaison des transports publics avec le vélo et la mobilité partagée (par exemple, le covoiturage, le partage de véhicule ou encore le transport à la demande). Les populations ont besoin d'*un éventail de choix de transport multimodal* — plus il est diversifié, plus il répond efficacement aux différents besoins de manière fiable et abordable.

4.13. Les services de micromobilité partagée (vélos partagés, vélos électriques, vélos cargos, trottinettes électriques et cyclomoteurs électriques) ont un rôle à jouer dans cet éventail multimodal. De nombreux services de ce type n'opèrent que dans des zones urbaines denses, où les revenus sont plus facilement gagnés. Dans les zones à faible densité de population, ils pourraient aider de nombreux usagers à accéder aux couloirs de transport public et fournir une solution pour des trajets de courte durée (5 km).

4.14. Le déploiement et la montée en gamme de services de mobilité partagée dans les ZUF sont d'une importance stratégique. Cela suppose un soutien public qui permette des prix abordables pour les usagers et une viabilité pour les opérateurs, de manière à attirer les investissements privés et à les orienter vers des besoins publics. Le secteur civil peut aussi jouer un rôle déterminant, comme en Lettonie, où le taxi social à la demande est utilisé dans des zones rurales.

4.15. Restreindre l'accès aux centres urbains aux voitures à faibles émissions peut désavantager ceux qui n'ont pas les moyens de s'en équiper. Le droit d'accès aux centres urbains doit être recherché d'une manière qui soit compatible avec le droit des usagers qui vivent et travaillent dans ces centres à disposer d'un air plus pur, de rues plus sûres et d'espaces verts afin d'atténuer les inondations et les vagues de chaleur. Pour éviter tout conflit entre des droits légitimes, nous devons nous concentrer sur un accès plus efficace pour les personnes et les biens.

Emploi et transport

4.16. L'emploi entraîne une demande de mobilité et la concentration des emplois permet de regrouper les déplacements, ce qui est considéré comme une condition essentielle à l'efficacité et au caractère abordable des transports. Dans le passé, les gros employeurs fournissaient des services de transport aux travailleurs. Aujourd'hui, l'utilisation des transports publics complétée par la mobilité partagée peut offrir des solutions plus efficaces, y compris pour les travailleurs qui commencent ou terminent le travail de nuit et qui résident dans des quartiers périphériques.

([1]) Avis du Comité économique et social européen: Une vision à long terme pour les zones rurales de l'UE [COM(2021) 345 final] (JO C 290 du 29.7.2022, p. 137).

([2]) Avis du Comité économique et social européen sur le thème «L'importance des transports publics pour la relance verte de l'Europe» (avis d'initiative) (JO C 75 du 28.2.2023, p. 115).

4.17. Il faudrait envisager de soutenir les employeurs qui subventionnent l'achat de titres de transport public ou qui encouragent les politiques «sans voiture», notamment par d'éventuelles incitations fiscales ou le cofinancement de mesures qui encouragent les employés à se rendre au travail de manière plus durable (par exemple, des places de stationnement réservées pour ceux qui font du covoiturage, des espaces de stockage de vélos sécurisé et des douches réservées aux cyclistes). Ce soutien à la mobilité des travailleurs doit être discuté et convenu avec les représentants des travailleurs et les syndicats.

Mobilité durable et entreprises compétitives

4.18. Rendre le transport de marchandises plus durable peut apporter *des avantages pour les entreprises* (le transport est un élément de coût), *des avantages collectifs* (réduction des émissions et de la congestion du trafic) et accroître la compétitivité des zones urbaines. La coopération public-privé est essentielle, et les plans de logistique urbaine durable (PLUD) constituent une base solide. Les PLUD sont moins répandus que les PMUD et les deux plans gagneraient à être développés conjointement.

4.19. L'amélioration de la durabilité du fret urbain et des livraisons du dernier kilomètre nécessite une approche innovante qui ne porte pas préjudice aux entreprises et qui peut même produire des gains d'efficacité et un avantage concurrentiel. Un soutien particulier doit être accordé aux MPME ([3]), aux commerces de détails, à l'artisanat et aux autres petits acteurs économiques. Les marchés publics écologiques doivent promouvoir cet objectif.

4.20. La transition énergétique suppose des changements dans l'économie, les entreprises et l'emploi. Il faut agir pour garantir que les emplois créés seront de haute qualité, offriront des conditions de travail stables, respecteront les droits des travailleurs et seront rémunérés à des niveaux décents. Ces changements doivent faire l'objet d'un dialogue social.

Emplois durables dans le secteur des transports

4.21. La mobilité durable a besoin de travailleurs. La pénurie de main-d'œuvre dans le domaine des transports constitue un réel problème, et il y a lieu de réfléchir à la manière d'encourager les travailleurs, et notamment les travailleuses ([4]), à s'orienter vers ce secteur. Les capacités et les compétences notamment dans le secteur public, mais pas exclusivement, doivent être prises en compte, et le dialogue social pour maintenir et/ou améliorer les conditions de travail est crucial.

4.22. Pour attirer et retenir les travailleurs dans les transports publics, il est nécessaire de leur garantir un espace de travail sécurisé, sachant que les professionnels du secteur sont souvent confrontés à des menaces et des violences de la part des usagers. Par ailleurs, la sécurité des travailleurs des transports publics est une condition de la sécurité de tous les usagers, y compris pour lutter efficacement contre le harcèlement sexuel dans les gares, les arrêts et les véhicules de transport public.

Nouvelles énergies, nouveaux véhicules, anciens problèmes

4.23. Les avantages de l'électromobilité et des carburants de substitution doivent être mis en perspective. Nous devons cesser de garder *les yeux rivés sur le pot d'échappement*: les véhicules électriques ont une incidence positive sur les polluants atmosphériques, mais ils n'apportent aucune solution à bien d'autres problèmes liés à la mobilité, tels que les microparticules provenant des pneumatiques et des freins, la congestion du trafic, la demande de stationnement, la dangerosité routière ou encore les incidences environnementales complètes induites par leur fabrication.

4.24. Les villes planifient et investissent massivement dans des flottes modernes à faibles émissions et à émissions nulles. Pour obtenir le meilleur rendement de ces investissements, *les pouvoirs publics* doivent lancer des marchés publics d'une manière qui leur permette de conserver une partie des investissements dans leur économie régionale, et les constructeurs d'autobus établis dans l'Union doivent améliorer leur capacité industrielle à fournir des volumes plus élevés dans des délais plus courts.

4.25. Il est particulièrement important d'œuvrer à l'optimisation et à l'efficacité de l'utilisation des différentes technologies afin d'obtenir les meilleurs résultats à un coût donné, en particulier lors de l'utilisation de fonds publics.

Aménagement du territoire et planification de la mobilité

4.26. L'aménagement du territoire et la planification des transports doivent être interconnectés et coordonnés. Une meilleure intégration est essentielle pour améliorer l'accessibilité et gérer la nécessité de se déplacer. Pour ce qui est de l'urbanisme, cet objectif peut être atteint grâce à une répartition spatiale optimisée des activités économiques, laquelle peut être soutenue par des améliorations en matière de mobilité.

([3]) Voir les recommandations de groupe d'experts de la Commission européenne sur la mobilité urbaine (EGUM) sur la logistique urbaine.
([4]) Avis du Comité économique et social européen sur «Les femmes et les transports — Plateforme pour le changement» (avis exploratoire demandé par la Commission) (JO C 246 du 28.7.2017, p. 1).

4.27. L'expansion urbaine s'accompagne toujours de l'extension des infrastructures pour les services publics (par exemple, électricité, eau et assainissement), sachant que les nouveaux bâtiments créeront une nouvelle demande. La fourniture de solutions de mobilité durable devrait aussi être d'emblée planifiée, financée et assurée, sans quoi les nouveaux développements aggraveront les problèmes de mobilité en produisant davantage de circulation automobile et en forçant les nouveaux ménages à acquérir une voiture.

Villes neutres pour le climat

4.28. Le CESE donne son soutien à la mission pour des villes neutres pour le climat et intelligentes à l'horizon 2030, qui vise à fournir un cadre commun pour la neutralité climatique des villes. La mission «Villes» encourage vivement les villes à élaborer des PMUD et adopte une approche intersectorielle et axée sur la demande, en créant des synergies entre les initiatives existantes et en fondant ses activités sur les besoins réels des villes.

Plans de mobilité urbaine durable (PMUD) et financement»

4.29. Le développement de PMUD pour 431 nœuds urbains avant la fin de l'année 2027 nécessitera un effort de planification massif et offrira une occasion unique et déterminante de procéder correctement. C'est maintenant qu'il faut agir: Il est essentiel de disposer de *programmes de soutien nationaux* qui soient correctement équipés pour fournir une aide technique et financière, renforcer les approches standard et favoriser la participation des parties prenantes. Le rôle des points de contact nationaux pour les PMUD est essentiel.

4.30. Il est important au plus haut point d'évaluer si les fonds disponibles pour soutenir la mise en œuvre des PMUD sont pleinement utilisés et si des synergies sont réalisées. À ce jour, il existe un soutien du Fonds européen pour les investissements stratégiques, les Fonds structurels et d'investissement européens, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe/les fonds RTE-T, le portail européen de projets d'investissement, les Actions innovatrices urbaines (UIA), le Programme de développement urbain en réseau (URBACT), l'entreprise commune Piles à combustible et Hydrogène, Horizon 2020 et Interreg Europe. Différentes ressources financières sont disponibles et toutes dépendent du CFP.

4.31. Le CFP pour l'après-2027 sera essentiel à la promotion de la mobilité durable et à la poursuite des objectifs européens en matière de mobilité. Étant donné que l'Union envisage de réformer ses instruments de financement, la Commission devrait encourager l'utilisation des PMUD comme outil pour mettre en place des réserves de projets et rationaliser les financements européens. Cette démarche constituerait une incitation positive à se conformer aux obligations RTE-T imposées aux 431 nœuds urbains, encouragerait le développement de PMUD de qualité et soutiendrait leur mise en œuvre. Cette cohérence attirerait aussi des investissements privés dans les économies régionales et contribuerait à la création d'emplois.

Renforcement des capacités

4.32. Si le processus défini dans les lignes directrices du plan de mobilité urbaine durable (PMUD) de l'Union devrait servir de référence pour tous les nœuds urbains, il n'existe pas de solution universelle. Les zones urbaines doivent trouver des solutions optimales pour tenir compte de leurs propres caractéristiques et tirer le meilleur parti de leurs possibilités et capacités. C'est pourquoi le renforcement des capacités au niveau local est essentiel.

4.33. Il conviendrait que les pays qui ne disposent pas encore de lignes directrices nationales pour la planification de la mobilité urbaine durable soient encouragés à s'en doter le plus rapidement possible afin que les PMUD puissent être élaborés de manière efficace et normalisée. Les recommandations de la Commission sur les programmes nationaux de soutien à la planification de la mobilité urbaine durable peuvent être utilisées. Des lignes directrices nationales devraient être élaborées en coopération avec les villes, les pouvoirs publics régionaux, l'université et les acteurs de la mobilité urbaine, les experts et la société civile.

4.34. Il convient de mettre en place une coordination permanente entre les organismes compétents au sein de chaque ZUF. La mise en œuvre des plans de mobilité doit faire l'objet d'un suivi et d'une évaluation adéquats et continus, grâce à la mise en place de mécanismes propres à mesurer les progrès accomplis dans la réalisation de leurs objectifs.

4.35. Le programme CIVITAS joue un rôle important, grâce à l'éventail de subventions, de projets, d'éducation et de sensibilisation qu'il déploie — les réseaux CIVINET facilitant l'information et le partage des bonnes pratiques entre les parties prenantes locales et nationales dans leur propre langue. Ce processus est un succès, et il devrait être davantage soutenu et aussi étendu à un plus grand nombre de pays.

4.36. Les experts et les instituts urbains ont développé des connaissances qui devraient aussi être canalisées vers la planification et le renforcement des capacités des collectivités locales et régionales, et ils devraient collaborer avec les élus pour construire et affermir la volonté et la compréhension politiques.

Bruxelles, le 19 juin 2025.

Le président
du Comité économique et social européen
Oliver RÖPKE