



Conseil économique et social

Distr. générale
5 mars 2013
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Organisation mondiale de la Santé Bureau régional pour l'Europe

Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement

Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

Dixième session

Genève, 14 et 15 novembre 2012

Rapport du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement sur sa dixième session et rapport du Bureau du Comité directeur sur sa dix-huitième réunion

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction.....	1–9	3
A. Participation.....	3	3
B. Ouverture de la session et questions d'organisation.....	4–9	3
II. Résultats du Colloque 2012 du PPE-TSE.....	10–23	4
A. Quels sont les avantages de moyens de transport moins polluants et plus écologiques pour la santé?	14	5
B. La pollution atmosphérique et le bruit sont-ils encore une source de préoccupation à l'échelle paneuropéenne?	15–16	5
C. Quels sont les effets de la pollution atmosphérique liée au transport sur l'environnement et la santé?	17	6
D. Comment améliorer la qualité de l'air grâce à des politiques urbaines de mobilité active?.....	18	6
E. Comment réduire les émissions atmosphériques liées au transport de marchandises?.....	19	6
F. L'écoconduite peut-elle avoir un effet sur la qualité de l'air des villes?	20	7
G. Débat et conclusions.....	21–23	7

III.	Préparatifs de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement	24	8
IV.	Mise en œuvre de la Déclaration d'Amsterdam.....	25–37	9
A.	Plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement	25–26	9
B.	Course de relais du PPE-TSE	27–31	9
C.	Partenariat du PPE-TSE.....	32–36	10
V.	Gestion du PPE-TSE.....	37–46	11
A.	Surveillance de la mise en œuvre	37–38	11
B.	Stratégie de communication	39–41	11
C.	Programme de travail pour 2012-2013	42	12
D.	Questions financières.....	43	12
E.	Renforcement des synergies avec des organismes et processus internationaux	44–46	12
VI.	Prochaine session du Comité directeur	47	13
Annexe			
	Rapport de la dix-huitième réunion du Bureau du Comité directeur		14

I. Introduction

1. À sa dixième session, tenue à Genève (Suisse) les 14 et 15 novembre 2012, le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) a poursuivi l'examen du travail accompli en vue d'atteindre les objectifs fixés dans la Déclaration ministérielle d'Amsterdam adoptée lors de la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, des mécanismes d'exécution et des projets relevant des partenariats du PPE-TSE, des activités menées en 2012 et du programme de travail pour 2013. Il s'est aussi occupé de la préparation de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, des activités de communication, du manuel relatif aux plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement et d'un guide de poche sur les mécanismes de financement des activités menées dans le cadre du PPE-TSE en Europe. Le Comité directeur a en outre examiné le rapport de l'atelier organisé en 2012 à Moscou dans le cadre de la «course de relais» du PPE-TSE, ainsi que l'organisation des prochains ateliers qui doivent se tenir à Almaty (Kazakhstan), en 2013, et en Lituanie, en 2014.

2. Le Colloque 2012 du Programme paneuropéen a eu lieu pendant la dixième session du Comité directeur, sur le thème de la mobilité écologique et respectueuse de la santé pour une vie urbaine durable, conformément au But prioritaire 3 de la Déclaration d'Amsterdam (ECE/AC.21/4), qui consiste à réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit liés au transport.

A. Participation

3. Ont participé à la session les représentants des pays suivants: Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, États-Unis d'Amérique, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, France, Géorgie, Kazakhstan, Monténégro, Ouzbékistan, République de Moldova, République tchèque, Serbie, Slovaquie, Suisse et Ukraine. Étaient également représentés le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), la Fédération européenne des cyclistes, la Chambre de commerce internationale et la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA).

B. Ouverture de la session et questions d'organisation

4. Les participants ont été accueillis par le Coordonnateur des actions environnement et santé de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), le Chef de la Section des transports durables à la Division des transports de la Commission économique pour l'Europe (CEE) de l'ONU, un fonctionnaire chargé des questions environnementales à la Division de l'environnement de la CEE, et un spécialiste des transports et de la santé au Bureau régional de l'OMS pour l'Europe (OMS/EURO).

5. Le Comité directeur a adopté l'ordre du jour établi par le secrétariat du PPE-TSE, en concertation avec le Bureau (ECE/AC.21/SC/2012/1-EUDCE1206040/1.9/SC10/1).

6. Le Comité directeur a élu M. Robert Thaler, du Ministère fédéral autrichien de l'agriculture, des forêts, de l'environnement et de la gestion de l'eau, à la présidence de la dixième session, en tant que représentant du secteur de l'environnement. Le Comité a exprimé ses remerciements au Président sortant, M. Philippe Maler (France), pour sa compétence dans la conduite des travaux.

7. Le Comité directeur a réélu les membres du Bureau en exercice et élu trois nouveaux membres. Le Bureau se compose désormais comme suit:

Secteur des transports:

M^{me} Nadine Asconchilo (France)
M. Vadim Donchenko (Fédération de Russie)
M^{me} Sjoukje Faber (Pays-Bas)
M. Matthias Rinderknecht (Suisse)

Secteur de la santé:

M. François André (Belgique)
M. Michail Kochubovski (ex-République yougoslave de Macédoine)
M. Ion Shalaru (République de Moldova)

Secteur de l'environnement:

M. Bart Cobbs (États-Unis)
M^{me} Biljana Filipovic (Serbie)
M. Robert Thaler (Autriche)
M^{me} Nino Tkhilava (Géorgie)

Le Président a souligné qu'il était nécessaire de présenter d'urgence une candidature pour l'élection d'un quatrième représentant du secteur de la santé.

8. Le Comité directeur a adopté le rapport sur les travaux de sa neuvième session (Genève, 16 et 17 novembre 2011) et le rapport de la quinzième réunion de son Bureau (Genève, 18 novembre 2011) (ECE/AC.21/SC/2011/8-EUDHP1003944/7.1/SC9/8), ainsi que les rapports des seizième et dix-septième réunions du Bureau (Paris, 9 mars 2012, et Copenhague, 9 et 10 juillet 2012; documents informels n^{os} 2 et 3, respectivement).

9. Le Bureau du Comité directeur a tenu sa dix-huitième réunion le 16 novembre 2012 (voir rapport en annexe). Le Comité a décidé que toutes les réunions de son Bureau programmées jusqu'à avril 2014 seraient ouvertes à tous les membres (Bureau élargi), afin de garantir que les préparatifs de la quatrième Réunion de haut niveau, prévue pour 2014, soient réalisés correctement et en temps voulu.

II. Résultats du Colloque 2012 du PPE-TSE

10. Comme il l'avait décidé à sa septième session, le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) a organisé un colloque d'une demi-journée afin d'alimenter le débat sur des questions intéressant les trois secteurs du PPE-TSE, à savoir les transports, la santé et l'environnement. Le Colloque de 2012, intitulé «Une mobilité écologique et respectueuse de la santé pour une vie urbaine durable», comprenait un exposé introductif, deux exposés thématiques et un débat. Il visait à faire mieux connaître la question et à permettre un échange de données d'expérience, en particulier concernant le But prioritaire 3 de la Déclaration d'Amsterdam¹.

¹ Le But prioritaire 3 de la Déclaration d'Amsterdam, adoptée en janvier 2009, consiste à «Réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit liés aux transports en soutenant une réorientation du parc de véhicules vers des véhicules à émissions faibles ou nulles

11. En coopération avec le Bureau, le secrétariat du PPE-TSE a établi un document de réflexion sur les principaux points à aborder au Colloque de 2012 (ECE/AC.21/SC/2012/2-EUDCE1206040/1.9/SC10/2).

12. Le Colloque a permis de faire le point des connaissances concernant les effets des émissions de gaz à effet de serre, de la pollution atmosphérique et du bruit liés aux transports sur la santé et l'environnement, et d'étudier des exemples de politique bien conçue pour atténuer ces effets et promouvoir un environnement urbain écologique et respectueux de la santé.

13. En particulier, six thèmes précis ont été traités lors du Colloque (sect. A à F ci-après)².

A. Quels sont les avantages de moyens de transport moins polluants et plus écologiques pour la santé?

14. Le Coordonnateur des actions environnement et santé de l'OMS a noté que les maladies non transmissibles, c'est-à-dire les maladies liées au mode de vie (cancer, diabète, maladies cardiovasculaires et pathologies respiratoires chroniques), étaient non seulement un problème de santé publique, mais aussi un frein au développement, notamment dans les villes. Les principaux effets bénéfiques du cyclisme et de la marche, des transports en commun et de plans d'urbanisme intégrés (notamment la corrélation entre déplacements actifs et la santé) avaient été scientifiquement démontrés. Le PPE-TSE était bien placé pour contribuer au débat sur les objectifs du développement durable mené à l'échelle du système des Nations Unies, et il pouvait participer à l'élaboration d'indicateurs relatifs au transport urbain écologique.

B. La pollution atmosphérique et le bruit sont-ils encore une source de préoccupation à l'échelle paneuropéenne?

15. Un représentant de l'OMS/EURO a abordé la question de la pollution sonore des villes. Le bruit lié aux transports, notamment au trafic routier, aux trains et aux tramways, était une grosse source de perte d'acuité auditive, d'irritation, de troubles du sommeil, de troubles cognitifs, d'accidents et d'augmentation du risque de maladies cardiovasculaires. Le bruit constituait un problème de santé publique à l'échelle paneuropéenne. Dans les seules villes de l'Union européenne (UE), 1,6 million d'années de vie en bonne santé étaient perdues tous les ans à cause du bruit lié au transport.

16. Le Directeur adjoint de l'Institut tropical et de santé publique suisse a souligné les conséquences de la pollution atmosphérique pour la santé: décès prématurés, maladies chroniques et pathologies aiguës comme l'asthme ou les crises cardiaques. S'agissant des particules, les normes relatives à la qualité de l'air actuellement en vigueur dans l'UE ne protégeaient pas la santé publique, car elles autorisaient des concentrations de particules deux fois plus fortes que prévu par les Lignes directrices OMS relatives à la qualité de l'air. En Suisse, on observait une prévalence des problèmes respiratoires proportionnelle à la distance entre les habitations et les autoroutes. En Europe, les urbanistes devaient tenir compte de la proportion élevée de personnes vivant à proximité d'axes routiers très

et l'adoption de carburants utilisant des énergies renouvelables; en favorisant une réorientation vers des modes de transports propres, la mobilité recourant à l'électricité et la conduite écologique».

² On trouvera à l'adresse suivante le programme du Colloque et la liste des orateurs et de leurs interventions: <http://www.unece.org/index.php?id=30840>.

fréquentés. Des estimations réalisées dans le cadre du projet Aphekom³ ont montré que 14 % des cas d'asthme chez les enfants et 28 % des maladies coronariennes en Europe étaient imputables à la pollution atmosphérique au voisinage des routes.

C. Quels sont les effets de la pollution atmosphérique liée au transport sur l'environnement et la santé?

17. Le chef de la Section Qualité de l'air de l'Office fédéral suisse de l'environnement et le Président du Groupe de travail des stratégies et de l'examen de la Convention CEE sur la pollution atmosphérique transfrontières à longue distance ont décrit les effets des émissions liées au transport sur l'environnement et la santé. Ils ont indiqué avec satisfaction que la version révisée du Protocole à la Convention, relatif à la réduction de l'acidification, de l'eutrophisation et de l'ozone troposphérique (Protocole de Göteborg), prévoyait de nouvelles cibles en matière de réduction des émissions d'ici à 2020, notamment pour les particules et le noir de carbone. Le nouveau texte devrait être bénéfique pour la santé humaine et l'environnement et contribuer à atténuer les effets des changements climatiques à court terme. Seuls 26 des 56 États membres de la CEE sont parties au Protocole. Les autres sont donc encouragés à le ratifier.

D. Comment améliorer la qualité de l'air grâce à des politiques urbaines de mobilité active?

18. Le responsable de projet du Partenariat européen pour les transports, de Londres, a expliqué comment certaines villes étaient parvenues à mettre en place des politiques et des initiatives qui avaient contribué à réduire l'usage de la voiture au profit de la mobilité active. Les modes de déplacement non motorisés tels que la marche et le cyclisme avaient permis de réduire la pollution atmosphérique et les embouteillages routiers et de créer des emplois grâce aux investissements réalisés dans l'infrastructure et l'équipement pour les piétons et les cyclistes; ces réussites étaient reproductibles d'une ville à l'autre. La méthode de promotion de la mobilité active la plus efficace consistait à conjuguer les efforts dans les différents secteurs, car les plans d'urbanisme durable étaient désormais un préalable indispensable à l'obtention des subventions de l'UE pour les transports urbains. Les directives de l'UE sur la qualité de l'air⁴ devraient être révisées, ce qui offrirait aux ministères concernés la possibilité d'influer sur les résultats de l'opération.

E. Comment réduire les émissions atmosphériques liées au transport de marchandises?

19. Le Directeur général de la FIATA, organisme qui représente plus de 45 000 entreprises réparties dans 156 pays, a souligné l'impact du transport de marchandises sur les émissions dans les villes de la région paneuropéenne. Les mesures incitatives destinées à limiter les émissions présentaient l'avantage de pouvoir être prises en l'absence de dispositif global et de susciter un intérêt immédiat. La mise en place de mesures incitatives au bénéfice des transitaires qui s'attachaient avec succès à protéger l'environnement

³ Développer les connaissances et la communication pour la prise des décisions concernant la pollution atmosphérique et la santé en Europe, voir <http://www.aphekom.org/web/aphekom.org/home>.

⁴ Directive 2004/107/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 2004 concernant l'arsenic, le cadmium, le mercure, le nickel et les hydrocarbures aromatiques polycycliques dans l'air ambiant et Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

pouvait encourager d'autres entreprises à faire de même. Cependant, elle imposait de faire des calculs précis et rigoureux pour mesurer les émissions. Or il était difficile de calculer et de comparer des émissions, et il fallait par conséquent mettre en place un système fiable permettant de faire des comparaisons internationales.

F. L'écoconduite peut-elle avoir un effet sur la qualité de l'air des villes?

20. Le Directeur du Département des transports, de la mobilité et des établissements humains du Ministère autrichien de l'agriculture, des forêts, de l'environnement et de la gestion des eaux a souligné la corrélation entre le développement de l'écoconduite et la réduction de la consommation de carburant, des émissions de gaz à effet de serre et des coûts. Le choix du mode de conduite reposait en grande partie sur une justification irrationnelle du comportement individuel, comme le désir ancestral, dû à l'instinct de survie, de conduire vite pour échapper à un risque subjectif. Il était recommandé d'inscrire l'écoconduite dans la formation dispensée par les autoécoles et les entreprises de transport, afin de sensibiliser les chauffeurs de poids-lourds et de susciter un sentiment d'appartenance communautaire autour de l'écoconduite. Il importait également de sensibiliser le public en général, car il était difficile de motiver chaque conducteur séparément. Loin de rester une politique isolée, l'écoconduite devait aller de pair avec la promotion de la marche et du cyclisme, des transports en commun, du covoiturage et des véhicules électriques. Un projet d'écoconduite était envisagé pour les partenariats du PPE-TSE.

G. Débat et conclusions

21. Les principales conclusions ci-après ont été adoptées à l'issue du Colloque:

a) Les émissions sonores demeuraient un problème important dans la région paneuropéenne. Les personnes vivant à proximité d'autoroutes ou de lignes de tramway étaient plus particulièrement exposées à des pertes d'acuité auditive, à des accidents et à des maladies cardiovasculaires. Les solutions possibles étaient une action de sensibilisation, des investissements d'infrastructure, l'amélioration des revêtements routiers, l'adoption de limitations de vitesse et l'aménagement de zones piétonnes dans les centres-villes, et pas uniquement dans les villes historiques;

b) La pollution atmosphérique avait des effets délétères sur la santé, provoquant, en particulier, des décès prématurés, des maladies chroniques et des pathologies aiguës. Les émissions de particules étaient régies par les normes de l'UE relatives à la qualité de l'air, qui autorisaient des niveaux de concentration deux fois supérieurs à la norme de l'OMS. En Suisse, les expériences réalisées sur les souris démontraient la prévalence de troubles respiratoires proportionnels à la distance entre les habitations et les autoroutes;

c) La Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance visait les émissions provenant aussi bien de sources fixes que de sources mobiles telles que les transports. Les modifications apportées en 2012 au Protocole de Göteborg fixaient des seuils d'émission pour les particules et le noir de carbone (suie), ce qui obligerait les Parties à la Convention à faire plus d'efforts pour réduire ces émissions;

d) Les programmes de promotion de l'écoconduite devaient être appuyés par les États et les municipalités à travers l'intégration de ce mode de conduite dans les programmes de formation des autoécoles et des entreprises, notamment des entreprises de transport de marchandises. Une bonne solution consistait à mener des campagnes de sensibilisation et d'incitation destinées à développer un sentiment d'appartenance communautaire chez les personnes qui adopteraient ce mode de conduite;

e) La promotion de la mobilité active était plus efficace lorsqu'elle était réalisée dans le cadre d'efforts combinés, car les plans de mobilité urbaine durable étaient désormais un préalable indispensable à l'obtention de subventions de l'UE pour les transports urbains. D'autre part, l'outil d'évaluation de l'impact économique sur la santé élaboré dans le cadre du PPE-TSE nécessitait un soutien permanent;

f) Les entreprises de transport estimaient que les mesures incitatives étaient efficaces, car elles pouvaient être prises sans qu'il soit nécessaire de disposer d'un mécanisme global et elles étaient susceptibles d'éveiller l'intérêt des autres entreprises. Cependant, elles exigeaient des calculs précis et rigoureux pour mesurer les émissions.

22. Les participants ont souligné l'importance de la deuxième décennie du PPE-TSE, insistant sur la nécessité de mettre en place une coopération associant différentes parties prenantes issues non seulement des secteurs des transports, de l'environnement et de la santé, mais aussi des services d'urbanisme, d'aménagement du territoire, de gestion des risques de catastrophe et d'intervention en situation d'urgence, afin de garantir que les villes soient mieux préparées à la multiplication attendue des phénomènes météorologiques extrêmes.

23. Se fondant sur l'expérience acquise lors des colloques PPE-TSE de 2010, 2011 et 2012, le Comité a réaffirmé que les États membres du PPE-TSE devaient reprendre à leur compte les principaux messages de ces colloques et les intégrer dans leur dispositif national. Le Colloque 2013 se tiendra le 27 novembre 2013 au Palais des Nations, à Genève. Il sera consacré au But prioritaire 4 de la Déclaration d'Amsterdam: «Favoriser des politiques et des mesures propices à des modes de transports sains et sûrs».

III. Préparatifs de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement

24. Le Comité directeur a débattu des préparatifs de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, qui se tiendra à Paris du 14 au 16 avril 2014. Les représentants du Ministère français de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et du Ministère français de la santé ont présenté un schéma préliminaire de cette manifestation de trois jours, qui se déroulera en conjonction avec la Transport Research Arena 2014, et qui pourrait comprendre des activités communes avec le Forum international des transports et le Transport Research Board. Environ 2 000 participants étaient attendus pour la Transport Research Arena⁵.

⁵ On trouvera dans le rapport de la dix-huitième réunion du Bureau un programme préliminaire de la Réunion, les thèmes proposés, une liste de documents et des renseignements sur la procédure d'adoption du document final (voir annexe).

IV. Mise en œuvre de la Déclaration d'Amsterdam

A. Plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement

25. Le secrétariat a présenté la version finale du guide pour l'élaboration de plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement (document informel n° 4). Ce guide a été établi par le secrétariat, avec le concours du Bureau. Les plans d'action nationaux, qui sont un des trois mécanismes de mise en œuvre prévus par la Déclaration d'Amsterdam, devaient servir d'outils stratégiques d'intégration de la santé et de l'environnement dans la planification des transports. Il appartenait aux États membres de les élaborer et de les exécuter.

26. Plusieurs délégations ont rendu compte de l'état d'avancement de l'élaboration du plan d'action national pour les transports, la santé et l'environnement dans leur pays et remercié le secrétariat pour le guide, qu'elles ont jugé utile.

B. Course de relais du PPE-TSE

27. Le Comité directeur a réexaminé les résultats de l'atelier intitulé «Coopérer à la mise en œuvre de transports urbains durables et sains», qui s'était tenu à Kiev les 8 et 9 juin 2011. Il a estimé que la mission technique effectuée par la France en préparation de l'atelier avait été utile (ECE/AC.21/SC/2011/4-EUDHP1003944/7.1/SC9/4). Les représentants de l'Ukraine ont rendu compte des mesures qui avaient été prises dans le prolongement de l'atelier de Kiev pour mettre en place une politique de transports urbains durables. Le Comité directeur a également réexaminé les résultats de l'atelier sur la pratique de la marche et du cyclisme dans de bonnes conditions de sécurité et de santé en milieu urbain, tenu les 30 septembre et 1^{er} octobre 2010 à Batoumi (Géorgie) (ECE/AC.21/SC/2011/3-EUDHP1003944/7.1/SC9/3). Les représentants de la Géorgie ont indiqué qu'à la suite de l'atelier de Batoumi et de la prise de conscience qu'il avait suscitée auprès des collectivités locales et de la population, les travaux d'aménagement de pistes cyclables et de rues à circulation automobile interdite ou limitée s'étaient poursuivis.

28. Le représentant de la Fédération de Russie a présenté le rapport de l'atelier intitulé «Développement durable des transports urbains: défis et perspectives», qui s'est tenu à Moscou les 7 et 8 juin 2012 (ECE/AC/SC/2012/4-EUDCE1206040/1.9/SC10/4). L'atelier était organisé en coopération avec la municipalité de Moscou et l'Institut de recherche scientifique sur les transports automobiles de la Fédération de Russie. Il avait réuni quelque 170 participants venus de huit pays, ainsi que de nombreux experts nationaux et internationaux. Il s'était achevé avec l'adoption de propositions d'action dans neuf domaines à l'intention des décideurs, et concernant, en particulier, la mise en place d'un cadre juridique et réglementaire favorable à une approche intégrée et la définition de mesures propres à améliorer l'efficacité du parc automobile. Le Comité directeur a approuvé le rapport et adopté les propositions d'action à l'intention des décideurs.

29. Le Comité directeur a remercié le pays hôte et les organisateurs de l'atelier de Moscou, et il a recommandé que la course de relais soit prolongée par des actions concrètes.

30. Les représentants de l'Azerbaïdjan, de la Belgique, du Kazakhstan et de la Lituanie ont fait part (par courrier électronique) de leur souhait d'accueillir les prochains ateliers du PPE-TSE. Le Comité directeur s'est félicité de ces propositions et il a prié le secrétariat de se mettre en rapport avec les ministères kazakhs concernés en vue d'organiser un atelier de deux jours et demi à l'automne 2013. Le secrétariat prendra contact avec les représentants

de la Lituanie en vue d'organiser un atelier en 2014, qui serait l'occasion de lancer la mise en œuvre de la future Déclaration de Paris au lendemain de la quatrième Réunion de haut niveau.

31. Comme suite à la demande du Bureau, les résultats des six ateliers relais qui se sont tenus entre 2009 et 2013 (Pruhonice (République tchèque), Skopje, Batoumi (Géorgie), Kiev, Moscou et Almaty (Kazakhstan)) seront présentés en un seul document récapitulatif de tous les ateliers, des enseignements tirés et des propositions d'action à l'intention des décideurs. Ce document constituera un document de fond de la Réunion de haut niveau. La France a proposé de se charger de la publication de ce document, en coopération avec le secrétariat du PPE-TSE et en étroite collaboration avec les représentants des pays hôtes.

C. Partenariat du PPE-TSE

32. Le secrétariat a fait le point des progrès accomplis dans plusieurs des activités menées dans le cadre du Partenariat du PPE. Dans le prolongement du Colloque 2010 du PPE-TSE, une brochure intitulée *Des emplois préservant l'environnement et la santé dans le secteur des transports* (ECE/ASTANA.CONF/2011/INF/32) a été rendue publique à la septième Conférence ministérielle «Un environnement pour l'Europe», qui s'est tenue à Astana en septembre 2011. La brochure mettait l'accent sur les emplois qui avaient un rapport avec la marche, le cyclisme et les transports en commun, dont elle montrait les multiples avantages, notamment en matière de consommation d'énergie et d'aménagement du territoire; il s'agissait de présenter une série d'études de cas comportant des données chiffrées qui mettaient en évidence le potentiel des emplois verts et respectueux de la santé dans les transports, ainsi que leur impact sur l'économie, la santé et l'environnement. Le Comité a invité les États membres, les experts et les décideurs à adhérer au Partenariat et à informer le secrétariat de leur intention au plus tard en mars 2013. S'appuyant sur la brochure et sur une proposition visant la rédaction d'un nouveau rapport sur cette question (document informel n° 5), le Comité directeur étudiera la possibilité d'établir ce rapport pour la Réunion de haut niveau.

33. Le Comité directeur a été informé de l'état d'avancement du projet de partenariat TRANSDANUBE, élaboré par les coordonnateurs PPE-TSE des pays riverains du Danube (Allemagne, Hongrie, Croatie, Serbie, Bulgarie, Roumanie, République de Moldova et Ukraine). Le projet TRANSDANUBE était axé sur la promotion de la gestion de la mobilité durable, et répondait à la stratégie de l'Union européenne (UE) pour la région du Danube.

34. Le secrétariat a présenté une version révisée du guide de poche sur les mécanismes de financement pour promouvoir les buts liés au PPE-TSE (document informel n° 6). La version actualisée de ce guide tenait compte de l'évolution récente et des nouveaux programmes de financement, et plus particulièrement des instruments les plus intéressants pour le PPE-TSE. Le Comité directeur a remercié le secrétariat de l'information utile qu'il lui a présentée.

35. Le secrétariat a également présenté le nouvel outil d'évaluation des avantages économiques de l'impact de la marche et du cyclisme sur la santé: méthode et mode d'emploi (document informel n° 7). L'outil d'évaluation servait à calculer la valeur économique de la baisse de la mortalité résultant de la pratique régulière de la marche et du cyclisme. Le Comité directeur a souligné l'utilité de l'outil d'évaluation et remercié les États membres contributeurs: l'Autriche, la Suisse, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, ainsi que la Commission européenne.

36. Un représentant de la France a présenté les premiers résultats du questionnaire destiné à évaluer la signalisation pour les cyclistes et les piétons dans la région (document informel n° 8). Rendu public par le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), organisme de recherche scientifique établi à Lyon (France), le questionnaire invitait les États membres à soumettre des données et des informations concernant les pratiques en matière de transport physiquement actif, en particulier les marquages et la signalisation utilisés par la police, dans le tourisme et pour d'autres services.

V. Gestion du PPE-TSE

A. Surveillance de la mise en œuvre

37. Le secrétariat a présenté les résultats de l'analyse du questionnaire sur la réalisation des Buts d'Amsterdam qui avait été envoyé en 2012 aux coordonnateurs du PPE, conformément à la décision adoptée par le Comité directeur à sa neuvième réunion (document informel n° 9). L'objectif du questionnaire était d'évaluer l'évolution chronologique de la situation, c'est-à-dire que les États membres devaient soumettre de nouvelles réponses chaque année, et le questionnaire permettrait aux autres États membres de mesurer les progrès de leur pays et de leur sous-région en les comparant avec des réponses types. Sur les 46 pays disposant de coordonnateurs PPE, 14 avaient répondu au questionnaire. Ces réponses avaient apporté des éléments d'information importants sur la façon dont les problèmes étaient abordés d'un pays à l'autre, et elles permettraient d'évaluer le degré de réalisation des Buts d'Amsterdam avant la Réunion de haut niveau. Il importait de mettre l'accent sur les principales difficultés rencontrées ou les principaux facteurs favorables. Il a été recommandé: de renforcer les mécanismes d'exécution et les outils existants dans le cadre du PPE-TSE, en particulier les plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement; d'aider les États membres à collecter des fonds; et d'améliorer l'action de sensibilisation en demandant la reconduction des membres du Comité directeur du PPE-TSE et en créant des organes nationaux de coordination pour échanger les bonnes pratiques.

38. Le Comité directeur a remercié le secrétariat pour le questionnaire et la première analyse des réponses. Il lui a demandé de redistribuer le questionnaire pendant l'été 2013, sur la base d'une liste actualisée des coordonnateurs, afin d'établir un rapport plus détaillé pour la Réunion de haut niveau de 2014. Le secrétariat a indiqué que le questionnaire du PPE-TSE était bien aligné sur les autres mécanismes de présentation de rapports, par exemple celui qui concernait la Déclaration de Parme sur l'environnement et la santé.

B. Stratégie de communication

39. Après l'adoption par le Comité directeur, à sa huitième session, de la Stratégie de communication, et d'un coffret publicitaire à sa neuvième session, le secrétariat a fait le point sur la mise en œuvre de la Stratégie et proposé une liste des prochaines activités de communication (document informel n° 10).

40. Le Comité directeur a examiné les propositions et chargé le Bureau de sélectionner les manifestations les plus intéressantes. Il a souligné la nécessité d'articuler les activités de communication de 2013 avec les préparatifs de la quatrième Réunion de haut niveau programmée pour 2014.

41. Le secrétariat a informé le Comité directeur des mesures qui avaient été proposées pour assurer le maintien du Mécanisme d'échange d'informations du Programme paneuropéen sur les transports établi en 2005. Pour l'immédiat, le Comité directeur est convenu de fournir les mises à jour de logiciels requises et de remédier aux dysfonctionnements qui nuisaient à la bonne exploitation du système par le secrétariat. Plus tard, il faudrait revoir le rôle et les fonctions du Mécanisme, notamment les ressources nécessaires.

C. Programme de travail pour 2012-2013

42. À sa dix-septième réunion, tenue à Copenhague en juillet 2012, le Bureau du PPE-TSE a examiné un programme de travail général pour 2012-2013. Le Comité directeur a étudié les activités réalisées en 2012 et a adopté son programme de travail pour 2013 (voir ECE/AC.21/SC/2012/6-EUDCE1206040/1.9/SC10/6).

D. Questions financières

43. Le secrétariat a indiqué au Comité directeur le montant et l'affectation des contributions extrabudgétaires mises à la disposition de la CEE et de l'OMS en 2011 et 2012 (ECE/AC.21/SC/2012/7-EUDCE1206040/1.9/SC10/7). Le Comité directeur a salué l'intention manifestée par l'Autriche, la France, la Norvège et la Suisse de continuer à contribuer au financement des activités du PPE-TSE et émis l'espoir que d'autres États membres feraient de même.

E. Renforcement des synergies avec des organismes et processus internationaux

44. Le Comité directeur a été informé de la collaboration entre le PPE-TSE et les processus internationaux qui lui sont associés, afin de renforcer les synergies, en particulier avec les instances suivantes: deuxième réunion du Conseil ministériel européen de l'environnement et de la santé (Bakou, novembre 2012), réunion de l'Équipe spéciale environnement et santé en Europe sur la surveillance (Bonn, Allemagne, février 2012), réseau Polis, Fédération européenne des cyclistes et Banque mondiale.

45. Le Chef du Groupe du logement et de l'aménagement du territoire du secrétariat de la CEE a informé le Comité de la tenue prochaine du séminaire sur l'économie «verte», sur le thème «bâtir la ville que nous voulons» (Genève, 27 novembre 2012), au cours duquel il serait question notamment du PPE-TSE, ainsi que de la proposition de créer un groupe de travail CEE du développement urbain durable.

46. Le Comité directeur a examiné les moyens de renforcer la collaboration avec ces organismes et processus, entre autres, et de promouvoir le modèle du PPE-TSE auprès d'autres régions.

VI. Prochaine session du Comité directeur

47. Le Comité directeur a décidé de tenir sa onzième session les 27 et 28 novembre 2013 au Palais des Nations, à Genève. La session s'ouvrira par le Colloque 2013 du PPE-TSE (27 novembre), consacré au But 4 d'Amsterdam⁶, et sera suivie par une réunion du Bureau élargi le 29 novembre.

⁶ But prioritaire 4: «Favoriser des politiques et des mesures propices à des modes de transport sains et sûrs en concevant et en modernisant les zones urbaines et les établissements humains en vue d'améliorer les conditions d'une mobilité sûre et propice à l'activité physique, en particulier des infrastructures pour la marche et le cyclisme, des transports en commun efficaces et accessibles, notamment axés sur des groupes vulnérables tels que les enfants et les personnes à mobilité réduite».

Annexe

Rapport de la dix-huitième réunion du Bureau du Comité directeur

I. Participation

1. La dix-huitième réunion du Bureau du PPE-TSE s'est tenue le 16 novembre 2012 au siège de l'OMS, à Genève. Elle était présidée par M. Robert Thaler (Autriche), Président du Comité directeur. Y ont participé: M^{me} Eralda Mariani (Albanie); M. Rustam Talishinskiy (Azerbaïdjan), M^{me} Larissa Karpyk et M. Andrei Pilipchuk (Biélarus), M. François André (Belgique), M. Jiri Bendl (République tchèque), M^{mes} Nadine Asconchilo, Marie Fiori, Caroline Paul et Collette Watellier (France), M^{mes} Manana Juruli et Nino Tkhlava (Géorgie), M. Ion Salaru (République de Moldova), M. Borco Bajic (Monténégro), M. Vadim Donchenko (Fédération de Russie), M^{me} Biljana Filipovic (Serbie), M. Matthias Rinderknecht (Suisse), MM. Mihail Kochubovski et Kosta Trajkovski (ex-République yougoslave de Macédoine), M. Yuriy Shtyl (Ukraine), M. Bart Cobbs et M^{me} Jessica Olpere (États-Unis d'Amérique).
2. La Division de l'environnement et la Division des transports du secrétariat de la CEE, ainsi que OMS/Europe, étaient également représentés.

II. Colloque du PPE-TSE

3. Le Bureau a examiné les conclusions du Colloque 2012 du PPE-TSE; il a constaté que cette manifestation avait été un succès et qu'elle avait suscité un intérêt et un enthousiasme réels. Le Bureau a demandé au secrétariat d'établir une note de synthèse concernant le But 4 de la Déclaration d'Amsterdam. Cette note devait contenir une liste des intervenants proposés, établie avec le concours du Bureau et être disponible pour la vingtième réunion du Bureau élargi, qui se tiendrait à Copenhague en juillet 2013.

III. Préparatifs de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (2014)

4. Le Bureau a poursuivi les discussions consacrées aux préparatifs de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, qui se tiendra à Paris, du 14 au 16 avril 2014, à l'invitation du Gouvernement français.

A. Programme et calendrier proposés

5. Les représentants de la France ont proposé un programme pour cette réunion de trois jours, qui pourrait se tenir en partie en même temps que Transport Research Arena (TRA). La première journée et demie pourrait se dérouler à La Défense, et la deuxième au Ministère de la santé. Le projet de calendrier suivant a été examiné:

Dimanche 13 avril 2014

Accueil des participants.

Réception en soirée (cocktail) pour les participants.

Lundi 14 avril 2014

Lieu: La Défense

Matin: Inscription des participants du PPE et libre participation aux séances de TRA.

Déjeuner: À TRA pour les participants PPE-TSE

Après-midi: Libre participation aux séances de TRA; éventuelle séance/séminaire du PPE-TSE à TRA.

En soirée, réception à La Défense et table ronde des anciens Présidents du PPE-TSE (à confirmer).

Mardi 15 avril 2014

Lieu: La Défense ou Ministère de la santé (à confirmer)

Matin: Réunion plénière mixte TRA-Forum international des transports-PPE-TSE/séminaire.

Déjeuner

Lieu: Ministère de la santé au centre de Paris

Après-midi: Synthèse des progrès accomplis concernant les buts prioritaires d'Amsterdam, présentation des principaux documents de fond; mise au point de la version finale de la Déclaration de Paris.

En soirée, réception au centre de Paris.

Mercredi 16 avril 2014

Lieu: Ministère de la santé

Matin: Déclarations des représentants des trois secteurs des États membres.

Débat avec les réseaux de la jeunesse et les associations et organisations non gouvernementales spécialisées dans les transports, la santé et l'environnement, sur l'avenir du PPE: et maintenant, où allons-nous?

Déjeuner

Après-midi: Déclarations ministérielles, adoption de la Déclaration de Paris et conférence de presse.

Cérémonie de clôture et réception ministérielle.

B. Thèmes proposés

6. Le Bureau a examiné les thèmes ci-après pour la quatrième Réunion de haut niveau:
 - a) Une approche centrée sur la personne: «Ville en mouvement: les gens d'abord!»;
 - b) Transport, santé et environnement pour tous: mobilité urbaine durable et n'excluant personne;

- c) Protection des zones sensibles: urbaines, périurbaines et montagneuses;
- d) Poursuivre le «renforcement» de la liaison TSE: choix des modes de transport pour une mobilité respectueuse de l'environnement et de la santé;
- e) Transport, santé et environnement dans un monde en mutation;
- f) Promotion des véhicules ne produisant aucune émission;
- g) Cadre pour une politique des transports respectueuse de l'environnement et de la santé;
- h) Changer nos mentalités: transport, santé et environnement – importance de l'éducation et de la sensibilisation du public, en particulier des jeunes;
- i) Nouveaux comportements, nouvelles attitudes, non visés par les pratiques et accords existants;
- j) Prix décerné au titre du PPE-TSE: certificats récompensant les villes «vertes»;
- k) Dioxyde de carbone, mais aussi particules grossières (PM₁₀), particules fines (PM_{2,5}), noir de carbone (suie) et autres émissions de substances toxiques;
- l) Les jeunes: la future génération mobile (nouveau concept de liberté);
- m) Égalité d'accès pour tous (éliminer les obstacles);
- n) Connaissances et recherche, réglementation et législation, communication et formation;
- o) Outils et méthodes d'évaluation stratégique de l'impact sur l'environnement dans le contexte des transports durables;
- p) Intégration verticale: transposition des politiques nationales en actions locales à la fois par les gouvernements et dans le cadre de partenariats;
- q) Principes directeurs PPE-TSE concernant des transports écologiques et respectueux de la santé.

C. Documents proposés

7. Le Bureau a examiné la documentation qui sera soumise à la quatrième Réunion de haut niveau et précisé quels seraient les États membres ou les organismes qui seraient responsables de les faire publier en anglais, français et russe:
- a) Recueil des rapports des ateliers de la course de relais: bonnes pratiques en matière de transport urbain respectueux de l'environnement et de la santé (France et Autriche);
 - b) Guide pour l'élaboration des plans d'action nationaux concernant les transports, la santé et l'environnement (OMS/Europe);
 - c) Rapport du PPE-TSE sur la signalisation pour des transports physiquement actifs (France);
 - d) Évaluation de l'action des pouvoirs publics dans le domaine des transports, de la santé et de l'environnement (fondée sur l'analyse des réponses au questionnaire du PPE-TSE relatif à la mise en œuvre de la Déclaration d'Amsterdam et comprenant des exemples de mise en œuvre aux niveaux national et infranational (CEE et OMS/Europe);

- e) Déclaration de Paris et buts prioritaires (brochure de deux pages, après la Réunion de haut niveau) (CEE);
- f) Des emplois préservant l'environnement et la santé dans le secteur des transports: bonnes pratiques et potentiel économique (OMS/Europe).

D. Initiatives qui pourraient être lancées à la quatrième Réunion de haut niveau

8. Sur la base des thèmes énoncés plus haut, il a été proposé de lancer plusieurs initiatives à l'occasion de la quatrième Réunion de haut niveau:

- a) Partenariat PPE-TSE sur la mobilité par véhicules électriques et l'écoconduite;
- b) Les jeunes et la sensibilisation;
- c) Prix, certificats et récompenses PPE-TSE;
- d) PEP-UP! Initiative pour des centres-villes sans voiture;
- e) Gestion de la mobilité physiquement active;
- f) Communication en direction des pays méditerranéens;
- g) Contrôle PPE-TSE (évaluation des transports, de la santé et de l'environnement à l'intérieur des pays et/ou dans le cadre de jumelages).

E. Calendrier des réunions

9. Le Bureau a examiné le calendrier suivant en vue des préparatifs de la quatrième Réunion de haut niveau:

4 et 5 avril 2013: dix-neuvième réunion du Bureau élargi: Paris

Juillet 2013: vingtième réunion du Bureau élargi, Copenhague

Octobre 2013: atelier au Kazakhstan, Almaty (à confirmer)

27-29 novembre 2013: Comité directeur PPE-TSE, onzième session, Colloque 2013 PPE-TSE et vingt et unième réunion du Bureau élargi, Genève

Février 2014: vingt-deuxième réunion du Bureau élargi, Zurich/Bruxelles (à confirmer)

14-16 avril 2014: quatrième Réunion de haut niveau, Paris

Automne 2014: atelier destiné à la mise en application de la Déclaration de Paris (Lituanie) (à confirmer).

IV. Date des prochaines réunions du Comité directeur et du Bureau

10. Le Bureau a confirmé que la onzième session du Comité directeur aurait lieu le 28 novembre 2013 au Palais des Nations, à Genève. Elle serait précédée, le 27 novembre 2013, par le Colloque 2013 du PPE-TSE et suivie, le 29 novembre 2013, par une réunion du Bureau élargi.