

**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

**Cinquième session**

En ligne, Genève, 17 mai 2021

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

**Présentation de la déclaration de Vienne « Bâtir  
un avenir meilleur en évoluant vers des modes  
de mobilité et de transport nouveaux, propres,  
sûrs, sains et inclusifs »**

**La mobilité à court et à moyen terme pendant et après  
une épidémie****Recommandations en faveur d'un transport durable respectueux  
de l'environnement et de la santé – « bâtir un avenir meilleur »****Note de l'Équipe spéciale chargée d'élaborer des principes  
de transport durable respectueux de l'environnement  
et de la santé, présidée par l'Autriche***Résumé*

Dans le cadre d'une réunion extraordinaire du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (tenue en ligne le 22 avril 2020), les États membres sont convenus d'élaborer des principes de transport durable respectueux de l'environnement et de la santé. Ces principes devaient tenir compte des enseignements tirés de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) qui pourraient transformer le secteur des transports (urbains et périurbains) de voyageurs de manière qu'il soit plus résistant, efficace, respectueux de l'environnement et de la santé et plus durable. Ces principes seraient liés à la réalisation des objectifs de développement durable.

Une équipe spéciale, composée de représentants des États membres, d'experts internationaux et de chercheurs, a été constituée et chargée d'élaborer le texte de ces principes. Elle s'est réunie à distance une fois par mois depuis sa première réunion du 29 mai 2020.

Le Bureau du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) (réunion en ligne, 29 juin 2020) a examiné les travaux de l'équipe spéciale. Il a par ailleurs demandé au secrétariat de présenter le projet de principes en tant que document officiel de la dix-huitième session du Comité directeur du PPE-TSE.



À sa dix-huitième session (tenue en ligne du 25 au 27 novembre 2020), le Comité directeur a chargé le secrétariat de parachever le document et de le soumettre à la réunion préparatoire de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (tenue en ligne, le 25 janvier 2021). Il est également convenu d'inclure les principales recommandations, contenues au chapitre III du document, en tant qu'annexe II au projet de déclaration de la cinquième Réunion de haut niveau<sup>a</sup>.

La réunion préparatoire du mois de janvier a adopté le texte de l'annexe II au projet de déclaration. Elle a également décidé de modifier le titre de l'annexe II de façon à refléter son contenu. Le titre révisé de l'annexe II devait être le suivant : « Recommandations en faveur de transports durables respectueux de la santé et de l'environnement – bâtir un avenir meilleur »<sup>b</sup>.

Le présent document a été transmis au secrétariat par l'équipe spéciale.

<sup>a</sup> Voir ECE/AC.21/SC/2020/2-EUPCR2016697/5.3/2, par. 50.

<sup>b</sup> Voir le rapport de la réunion, par. 16 a) et b), disponible à l'adresse suivante : [https://thepep.unece.org/sites/default/files/2021-02/Minutes%20Preparatory%20meeting%2025%20Jan%20for%20web%20\\_0.pdf](https://thepep.unece.org/sites/default/files/2021-02/Minutes%20Preparatory%20meeting%2025%20Jan%20for%20web%20_0.pdf).

## I. Introduction

1. Au cours de la réunion du Bureau du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) d'avril 2020, les États membres ont longuement débattu de la situation liée à la COVID-19 et de ses incidences sur le secteur des transports dans leur pays respectif, ainsi que de la nécessité de prendre des mesures. Les participants sont convenus de mettre en place une équipe spéciale du PPE-TSE « chargée d'élaborer des principes de transport durable respectueux de l'environnement et de la santé » afin de faciliter le retour à une nouvelle normalité où les solutions de transport durable seront au cœur de la prise de décisions pour garantir un avenir sain et écologique pour tous.

2. L'équipe spéciale avait pour objectif de faire la synthèse des « principaux enseignements » tirés de la crise de la COVID-19 et de proposer un ensemble de recommandations afin d'aider les pays à effectuer la transition vers des transports durables respectueux de l'environnement et de la santé grâce à l'élaboration de principes en matière de durabilité et de résilience, tenant compte des retours d'informations et de la mise en commun des expériences acquises dans le contexte de la crise sanitaire.

3. L'équipe spéciale était composée de plus de 50 experts issus de ministères nationaux, d'organisations internationales, d'autorités municipales, d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales, des milieux universitaires et de spécialistes du secteur. Elle était présidée par le Président du Comité directeur du PPE-TSE, M. Robert Thaler (Autriche).

4. L'équipe spéciale s'est réunie virtuellement sous la forme de huit rencontres mensuelles et sur la base du mandat convenu, à savoir :

a) Procéder à un échange d'expériences et de meilleures pratiques tirées des actions nationales visant à lutter contre les effets de la COVID-19 ;

b) Établir un cadre de fonctionnement de l'équipe spéciale ;

c) Forger une vision commune des principaux thèmes à examiner dans les recommandations ;

d) Arrêter un ensemble de recommandations pour le document final.

5. Durant cette période, des groupes de rédaction à composition plus restreinte ont été établis en vue d'aborder les principaux thèmes essentiels à l'élaboration des recommandations.

6. Le premier projet de recommandations a été examiné lors de la dix-huitième réunion du Comité directeur du PPE-TSE (tenue en ligne du 25 au 27 novembre 2020), puis, après de nouvelles consultations lors d'une réunion de l'Équipe spéciale (tenue en ligne le 12 janvier 2021), il a été adopté lors de la réunion préparatoire de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (tenue en ligne le 25 janvier 2021). Les participants à la réunion préparatoire ont également décidé que les recommandations feraient l'objet de l'annexe II au projet de déclaration. Ils ont en outre décidé de modifier comme suit le titre de l'annexe II au projet de déclaration afin d'en refléter le contenu : « Recommandations en faveur de transports durables et respectueux de la santé et de l'environnement – bâtir un avenir meilleur ».

## II. Recommandations en faveur de transports durables respectueux de l'environnement et de la santé – bâtir un avenir meilleur

7. Les recommandations ci-après ont été élaborées de façon à refléter l'analyse de la situation actuelle et à répondre aux préoccupations soulevées pendant la crise sanitaire, en prenant en considération le cadre sous-jacent dicté par le principe « éviter/remplacer/améliorer ». Ces recommandations sont conçues de manière à être fermement ancrées dans les besoins des usagers pour lesquels les systèmes de transport et de mobilité sont conçus et construits, l'objectif étant d'assurer l'accessibilité des grands centres de population ainsi que des zones périurbaines et rurales. Les recommandations ont été élaborées dans le contexte

des objectifs du PPE-TSE<sup>1</sup>, de la déclaration de Vienne de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, de l'Accord de Paris sur le climat et des objectifs de développement durable (ODD).

## **1. Recommandation 1 : Appliquer des solutions durables d'aménagement urbain et de transports (« Éviter »)**

8. Mettre en place des principes et des outils modernes de planification spatiale et urbaine en milieu urbain, périurbain et rural afin de garantir l'accessibilité à la population des biens, des services et des principaux points d'intérêt, de réduire au minimum la demande de transport et de faciliter les investissements d'infrastructure et de services. Pour ce faire, il s'agit notamment :

a) D'assurer un développement urbain aussi dense que possible et promouvoir la mixité des zones urbaines et des bâtiments associés à la création de capacités de transport appropriées respectueuses de l'environnement et de la santé, à travers une intégration de l'aménagement de l'espace et des transports ;

b) De mettre en œuvre des projets d'aménagement urbain propres à améliorer la qualité de vie de la population en lui donnant un accès sûr aux biens et aux services ainsi qu'à des espaces verts et bleus dans un rayon de quinze minutes de leur domicile, selon les principes de la ville compacte ;

c) De faire en sorte que les lignes directrices et les politiques en matière d'aménagement spatial et urbain soient centrées prioritairement sur les besoins d'accessibilité de l'ensemble de la population, y compris les usagers les plus vulnérables tels que les enfants, les jeunes, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite ;

d) D'évaluer les incidences des grands projets de construction sur les transports et la mobilité ainsi que sur l'économie, l'environnement et la santé ;

e) D'instaurer une méthode d'évaluation urbaine consistant à cartographier l'accès aux espaces verts, bleus et calmes et à collecter des données sur le PIB et la santé publique pour éclairer les décisions futures en matière de planification ;

f) D'orienter le développement urbain vers le développement de systèmes de transports publics de grande capacité et de qualité qui soient sûrs et respectueux de l'environnement et de la santé ;

g) De créer des « corridors verts », qui offrent à la fois les avantages des corridors écologiques et des possibilités de mobilité active ;

h) D'élaborer des programmes de mobilisation et de communication destinés à associer la population, mobiliser les usagers et susciter l'appui du public, particulièrement lors de la phase de planification, l'objectif étant de faire en sorte que le public adhère aux solutions proposées ;

i) D'appliquer les recommandations formulées dans le Manuel de mobilité urbaine et d'urbanisme durables de la CEE et du PPE-TSE<sup>2</sup>, conformément à l'objectif du PPE qui est d'intégrer les objectifs en matière de transports, de santé et d'environnement aux politiques d'aménagement urbain et spatial.

## **2. Recommandation 2 : Placer des transports publics sûrs, efficaces et de qualité au centre de la mobilité (« remplacer » et « améliorer »)**

a) Faire du développement des transports publics une priorité. La fourniture et l'utilisation de services de transports publics attractifs et de qualité devraient faire partie intégrante de la planification générale pour la relance, la résilience et la mobilité urbaine

---

<sup>1</sup> CEE et Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, « Programme paneuropéen pour les transports, la santé et l'environnement : de Paris 2014 à Vienne 2019 » (Nations Unies, Genève, octobre 2015). Disponible à l'adresse <https://thepep.unece.org/node/87>, 2015.

<sup>2</sup> CEE, « Manuel de mobilité urbaine et d'urbanisme durable » (Nations Unies, Genève, octobre 2020). Disponible à l'adresse : <https://thepep.unece.org/node/815>, 2020.

durable, conformément à l'objectif du PPE-TSE qui est d'intégrer les objectifs en matière de transports, de santé et d'environnement aux politiques d'aménagement urbain et spatial ;

b) Aménager les services de transports publics en fonction des besoins et des attentes des voyageurs, l'objectif étant de mettre en place un système attractif pour les usagers qui intègre les services, la billetterie et les modes de transport de façon à offrir un service global porte à porte fiable, abordable, accessible et sûr. Dans le même temps, faire en sorte que ces services apportent une solution respectueuse de l'environnement à la problématique de la mobilité de masse, par exemple à travers l'utilisation de flottes de véhicules électriques de transport public et la création d'infrastructures spécifiques et appropriées ;

c) Soutenir les services de transports publics par des campagnes d'information tendant à contrecarrer le discours négatif usuel et à mettre en évidence les avantages des transports publics pour les usagers et la société dans son ensemble (avec un accent particulier sur les aspects positifs tenant à la sécurité des transports publics dans le contexte de la pandémie de COVID-19 et au-delà), l'objectif étant d'inciter les voyageurs à faire à nouveau usage de ces services. Un aspect fondamental de cet appui doit être la facilité d'accès à une information actualisée et personnalisée sur les voyages ainsi qu'à un système de billetterie intégré ;

d) Faire en sorte que les prestataires de services de transports publics puissent compter sur la garantie de mécanismes de financement pluriannuel, notamment dans le contexte de la relance postpandémie ;

e) Donner aux pouvoirs publics la possibilité d'explorer de nouvelles sources de financement des transports publics tels que les obligations vertes, les partenariats public-privé, les taxes d'aménagement du territoire ou encore les recettes générées par les mesures incitatives mises en place pour encourager le transfert modal. En outre, les décisions en matière de financement devraient être basées sur l'ensemble des évaluations coûts-avantages et des évaluations d'impact prenant également en considération la récupération des plus-values foncières.

### **3. Recommandation 3 : Tirer parti de la micromobilité (« remplacer » et « améliorer »)**

a) Donner aux prestataires de services et aux usagers de la micromobilité une sécurité juridique assortie de l'application effective de normes de sécurité (par exemple sur le modèle des normes internationales développées par les industriels pour les vélos à assistance électrique), et donner des précisions en ce qui concerne l'utilisation de véhicules de micromobilité. Diffuser cette information dans le cadre de campagnes publiques d'information à grande échelle ;

b) Procéder à des évaluations complètes de la mise en œuvre à grande échelle des solutions de micromobilité électrique afin de mieux connaître leurs effets sur :

i) Les émissions de polluants et l'utilisation de matières (tant sur les émissions finales, pour lesquelles des outils comme les feuilles de route pour le transport urbain peuvent être utilisés, que sur les émissions et l'utilisation de matières tout au long du cycle de vie) ;

ii) La santé (par exemple du point de vue de l'activité physique et de la sécurité des usagers) ;

iii) Le transfert modal, avec un accent particulier sur le moyen de transport remplacé par les véhicules de micromobilité ;

iv) La congestion des rues et des réseaux routiers (par exemple, le transfert modal et ses effets sur le développement du trafic) ;

c) Promouvoir la micromobilité et les solutions connexes de mobilité partagée, en particulier pour le premier et le dernier kilomètre, par exemple à travers des investissements dans les infrastructures, des projets de coopération entre collectivités locales et prestataires de services de mobilité ou des mesures d'incitation financière, en s'appuyant sur des données solides concernant les avantages de cette forme de mobilité pour la santé et l'environnement et en prenant en considération les répercussions sur la sécurité des autres usagers. Il convient d'encourager la micromobilité en améliorant les infrastructures

(numérique et technique) afin de promouvoir les solutions de mobilité partagée telles que les vélos et les scooters électriques en libre-service, et de prévenir les problèmes susceptibles de survenir s'agissant de la tarification et du stationnement ;

- d) Collecter les données, les gérer et les utiliser au mieux afin de :
  - i) Détecter les failles des réseaux de transport ;
  - ii) Surveiller l'application des normes relatives à l'équité des services ;
  - iii) Fournir une information en temps réel et multimodale sur les transports ;
  - iv) Évaluer les politiques ;
- e) Mettre en place, développer et promouvoir les solutions de micromobilité en prenant en compte les enjeux d'inclusion sociale et d'équité tels que l'accessibilité aux personnes à revenus modestes, la fracture numérique et les besoins des groupes vulnérables.

#### **4. Recommandation 4 : Mettre en place une gestion efficace de la mobilité (« remplacer »)**

a) Élaborer des stratégies nationales de gestion de la mobilité en coordination avec les autres États membres dans le cadre du PPE-TSE. Ces stratégies devraient orienter et appuyer des choix et options de mobilité durable aux niveaux national, infranational et local, associer également le secteur privé et couvrir aussi bien le transport de voyageurs que le transport de marchandises. Elles devraient être centrées sur les principaux éléments suivants :

- i) Promotion d'une gestion efficace et souple des besoins de mobilité et de la demande de transports de façon à garantir l'accès de tous à la mobilité et l'utilisation efficace de l'infrastructure et des systèmes de transport multifonctionnels ;
  - ii) Adoption de mesures tendant à faire des transports en commun et de la mobilité active la solution privilégiée, particulièrement en ville, notamment à travers des politiques de stationnement efficaces et d'autres mesures fiscales, réglementaires et pratiques propres à inciter les usagers à renoncer à utiliser les voitures particulières ;
  - iii) Optimisation de l'utilisation du potentiel offert par la technologie dans le domaine des transports et des véhicules propres en association avec des services de mobilité et des moyens logistiques respectueux du climat, notamment dans le but de garantir la qualité et la sécurité des services de transport ;
  - iv) Intégration du numérique et de la mobilité suivant un modèle abordable, flexible et efficace et incorporation des véhicules automatisés au système de mobilité tout en garantissant la transparence dans les pratiques de partage des données, la prise en compte du point de vue de l'utilisateur et l'adaptation à la situation de l'après-pandémie ;
  - v) Identification des mesures d'incitation à prendre et conception de programmes d'appui pour une gestion et une planification d'une mobilité multimodale, non polluante, sûre et inclusive pour les villes, les régions, les entreprises, le tourisme, les écoles et la jeunesse, en plaçant les besoins de l'utilisateur au cœur des solutions potentielles ;
  - vi) Politiques de promotion de la sensibilisation, de planification de la mobilité durable et d'aménagement du territoire propres à lutter contre l'étalement urbain et mesures d'incitation en faveur du transfert modal et d'une connectivité et d'une accessibilité respectueuses de l'environnement et du climat dans les villes et les régions ;
- b) S'appuyer sur les stratégies nationales, faciliter le développement de plans régionaux et urbains durables de gestion de la mobilité et de plans de mobilité et, notamment, mettre en place des plans de mobilité urbaine durable (PMUD) ou des outils de planification similaires, échanger des bonnes pratiques en la matière et identifier les cadres communs sur la base desquels chaque autorité pourra adapter ses systèmes ;
- c) Promouvoir le développement de centres logistiques urbains en dehors des centres-villes tout en appliquant la neutralité carbone aux services et à la logistique des villes.

**5. Recommandation 5 : Innover de manière à développer des transports respectueux de l'environnement et de la santé (« améliorer »)**

9. L'innovation est le principal moyen permettant d'améliorer les modes de déplacement et de créer des réseaux de transport, des services et des solutions de mobilité plus durables. Elle permet en outre de promouvoir des déplacements plus sûrs, sécurisés et respectueux de l'environnement en encourageant des déplacements plus actifs, en constituant des réseaux plus intégrés et en réduisant les émissions nocives grâce à des avancées technologiques dans l'ingénierie, à la numérisation des services de transport et à des infrastructures performantes. Il faudrait entreprendre les actions suivantes :

a) Poursuivre le processus de numérisation de la société et des transports par le développement de plateformes intégrées de services de mobilité combinant différents modes de transport susceptibles de présenter un intérêt pour les consommateurs, les États et les entreprises ;

b) Remplacer les véhicules à moteur à combustion interne par des véhicules propres, soutenir cet effort en investissant dans les infrastructures nécessaires, encourager la mobilité active et optimiser les effets des réductions des émissions et de l'activité physique sur la santé ;

c) Appliquer la stratégie « Vision zéro »<sup>3</sup> par l'amélioration de la sécurité routière en prenant en compte les possibilités offertes par la numérisation, telles que la communication entre les véhicules et leur environnement, afin de promouvoir une conduite appropriée dans le respect des limitations de vitesse et de réduire ainsi de façon significative le nombre de morts et de blessés sur les routes ;

d) Appuyer l'évolution des systèmes de surveillance et de contrôle de la bonne application de la réglementation. La numérisation renforcée des réseaux et des modes de déplacement permet d'obtenir des données anonymisées tout en protégeant la vie privée et en développant les connaissances et de mettre en place une gestion plus réactive, plus efficace et plus adaptable des modes de transport publics et privés ;

e) Mettre en place des systèmes souples, réactifs, intégrés, abordables et équitables de tarification, de délivrance des titres de transport et de gestion des revenus qui favorisent l'équité dans l'accès aux transports.

**6. Recommandation 6 : Encourager la mobilité active (« remplacer »)**

10. Pendant la crise pandémique, le vélo et la marche ont joué un rôle d'autant plus important qu'ils sont apparus comme des options viables de mobilité pour les déplacements essentiels tout en favorisant la distanciation physique et en allégeant la charge des transports publics. Pour promouvoir le vélo et la marche en tant que moyens de rendre les grandes villes plus vivables et plus résistantes, les pays de la région paneuropéenne sont encouragés à agir en s'appuyant sur les principes suivants :

a) Bâtir un consensus politique solide et de longue haleine, y compris sur les stratégies d'investissement et les mesures fiscales propres à promouvoir la mobilité active, et mettre en place une coordination et une coopération à tous les niveaux de l'administration et avec les autres principales parties prenantes ;

b) Accélérer la mise en œuvre du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme (annexe III à la Déclaration de Vienne) et élaborer et mettre en œuvre un plan équivalent pour la marche ;

c) S'attaquer aux trois piliers suivants pour promouvoir la mobilité active :

i) Améliorer les infrastructures, par exemple en adaptant la configuration des rues et en modifiant les règles de circulation, et assurer un financement suffisant afin de faciliter la création d'infrastructures et d'espaces sécurisés pour les cyclistes et les piétons, tout en promouvant des solutions multimodales attractives avec les transports en commun ;

<sup>3</sup> <http://www.welivevisionzero.com/vision-zero/>.

ii) Sensibiliser et former, par exemple en communiquant sur les avantages du cyclisme et de la marche, et promouvoir l'apprentissage du vélo et de la marche par les enfants dans des conditions de sécurité, y compris en concevant des manuels appropriés ;

iii) Améliorer la gouvernance et la responsabilisation, notamment en attribuant clairement les responsabilités, les ressources et l'obligation redditionnelle pour la marche et le cyclisme à des autorités nationales et/ou locales précises, et créer des plateformes de connaissances afin de faciliter l'échange de bonnes pratiques entre tous les acteurs concernés ;

d) Relier les décisions relatives au développement des infrastructures prises en situation d'urgence avec les objectifs à long terme définis dans les documents stratégiques pertinents (plans nationaux en faveur des transports, du cyclisme, de la mobilité active et de la santé), et intégrer le cyclisme et la marche aux mesures relatives aux transports énoncées dans les plans de gestion des situations d'urgence, de relance et d'amélioration de la résilience.

e) Modifier les politiques d'urbanisme, d'aménagement du territoire et de transport en s'appuyant sur le principe de répartition équitable de l'espace public et en veillant à ce que les personnes et les services et biens essentiels soient accessibles à pied et à vélo dans de bonnes conditions de sécurité, y compris sanitaire.

## **7. Recommandation 7 : Ne laisser personne de côté (« améliorer »)**

11. Il faudrait envisager de reconstruire le système de transport de manière équitable et inclusive en prenant en considération les mesures suivantes tout en gardant à l'esprit l'objectif global à long terme consistant à atteindre les cibles 11,2, 11.3, 11.7 et 11.a des ODD :

a) Recueillir des données afin d'évaluer l'ampleur des inégalités devant les transports et de réduire la pauvreté des transports ;

b) Planifier :

i) Des réseaux de transport en évitant de créer des quartiers défavorisés et des zones non desservies ;

ii) De nouvelles évolutions en gardant à l'esprit l'accessibilité et les transports en commun ;

iii) De nouvelles évolutions et des infrastructures de transports de façon à impliquer les divers acteurs, en particulier les projets et acteurs locaux, et à mieux connaître et traiter les disparités sociales dans les localités mal desservies ;

iv) Des transports en commun qui prennent en compte les groupes vulnérables ;

c) Mettre l'accent sur :

i) L'orientation des futurs investissements dans les transports vers les infrastructures multifonctionnelles au service du développement durable, en portant une attention particulière au développement des zones défavorisées n'offrant que de possibilités de transport limitées ;

ii) La mise en œuvre d'initiatives d'aménagement urbain destinées à améliorer la qualité de vie de la population (sur les plans social, économique, écologique et sanitaire et à travers les transports), en assurant un accès efficace aux services et biens essentiels ;

iii) L'amélioration de l'accessibilité des transports en commun, des infrastructures et des services connexes aux catégories de personnes vulnérables, par exemple en mettant en place des systèmes de guidage pour les personnes présentant un handicap visuel, en rendant les gares entièrement accessibles et en adaptant les trains et les bus pour les personnes à mobilité réduite.