

**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 »**

**Projet de déclaration de la cinquième Réunion de haut niveau  
sur les transports, la santé et l'environnement****Note du Bureau\****Résumé*

Les participants à la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Paris, 14-16 avril 2014) ont décidé de tenir une cinquième Réunion de haut niveau dans le cadre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) en 2020 au plus tard et se sont félicités de l'offre faite par l'Autriche de l'accueillir (document ECE/AC.21/2014/2-EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, par. 49). En raison de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19), la cinquième Réunion de haut niveau se tiendra finalement en ligne, à Vienne, les 17 et 18 mai 2021.

À sa seizième session (Genève, 12-14 décembre 2018), le Comité directeur a examiné une première mouture du projet de Déclaration de Vienne (ECE/AC.21/SC/2018/2-EUPCR1814179/2.1/SC16/2, par. 67 à 69) et à sa dix-septième session (Genève, 21-23 octobre 2019), il a révisé le document (ECE/AC.21/SC/2019/2-EUPCR1814179/2.1/THE PEP SC/2, par. 30 à 39). À sa trente-huitième réunion (tenue en ligne, le 12 novembre 2020), le Bureau du Comité directeur a décidé de modifier le projet de déclaration<sup>a</sup>. La version modifiée a été réexaminée par le Comité directeur à sa dix-huitième session (tenue en ligne, du 25 au 27 novembre 2020) (ECE/AC.21/SC/2020/2-EUPCR 2016697/5.3/2, par. 34 à 39) et lors de deux réunions préparatoires tenues en ligne (25 janvier<sup>b</sup> et 2 mars 2021). Les participants à la dernière réunion préparatoire ont examiné le projet de déclaration et sont convenus de soumettre officiellement la présente version à la Réunion de haut niveau.

\* Le présent document a été soumis tardivement car les négociations se sont poursuivies jusqu'à la date limite de soumission des documents.



Les participants à la cinquième Réunion de haut niveau seront appelés à adopter la Déclaration de Vienne.

<sup>a</sup> Voir le rapport de la réunion, par. 10 à 13, disponible à l'adresse : <https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-11/Informal%20document%2005%20Report%20of%20the%20thirty-eighth%20meeting%20of%20the%20Bureau%2C%20meeting%20in%20an%20extended%20format.pdf>.

<sup>b</sup> Voir le rapport de la réunion, par. 8 à 10, disponible à l'adresse : <https://thepep.unece.org/events/preparatory-meeting-fifth-high-level-meeting-transport-health-and-environment>.

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

*Nous, ministres et chefs de délégation des États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) dans la Région européenne de l'OMS, participant à la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, tenue à Vienne les 17 et 18 mai 2021,*

### **Préambule**

*Reconnaissant* qu'au cours de la décennie qui s'ouvre, la région paneuropéenne devra prendre des décisions ambitieuses concernant les transports, la santé et l'environnement,

*Reconnaissant également* que la région demeure aux prises à des difficultés multiples, décrites dans l'annexe I à la présente Déclaration, et qui comprennent notamment la pollution de l'air ambiant, le bruit causé par la circulation, les émissions de gaz à effet de serre, le manque d'activité physique, les modes de vie sédentaires et l'obésité, les disparités socioéconomiques, les inégalités en matière de santé environnementale, les traumatismes dus à des accidents de la circulation, l'inefficacité économique et l'étalement urbain, l'artificialisation des sols et la diminution de la biodiversité, difficultés qui, ajoutées à des politiques incohérentes et au manque de coordination intersectorielle, doivent être résolues de toute urgence dans le cadre d'une nouvelle approche globale regroupant des politiques intégrées et des changements de comportements,

*Soulignant* que la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) a imposé de nouveaux défis et mis en évidence le rôle important des transports et de la mobilité dans la santé publique et la nécessité de les rendre plus résistants face aux crises et aux catastrophes, et que les plans de relance consécutifs à la pandémie qui seront élaborés devront être centrés sur des approches novatrices afin de promouvoir des transports et une mobilité propres, sûrs, sains et accessibles à tous,

*Déterminés* à tirer parti de la Déclaration de Paris intitulée « La ville bouge : place aux usagers ! »<sup>1</sup> et à travailler ensemble à l'exécution du Programme paneuropéen pour les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) dans le but de promouvoir des transports et une mobilité durables, abordables, accessibles à tous, sûrs, respectueux de la santé et de l'environnement, résistants et non polluants,

*Déterminés également* à renforcer le PPE-TSE en tant qu'unique cadre politique paneuropéen intergouvernemental, intersectoriel et tripartite à la disposition des décideurs et des parties prenantes de la région paneuropéenne pour accélérer l'évolution vers une mobilité sûre et respectueuse de la santé et de l'environnement et des transports à émissions nettes nulles,

*Tirant parti* de la dynamique créée dans le cadre du PPE-TSE, tout en reconnaissant qu'il est urgent d'intensifier l'action menée pour atteindre les objectifs du Programme de développement durable à l'horizon 2030, du Nouveau Programme pour les villes et de l'Accord de Paris,

*Appréciant* les efforts déployés par les États membres et les autres parties prenantes pour atteindre les buts prioritaires du PPE-TSE, en particulier en s'appuyant sur les partenariats du PPE-TSE et l'organisation d'ateliers et de colloques « courses de relais », l'Académie du PPE-TSE et l'élaboration d'outils stratégiques et concrets,

<sup>1</sup> Publication des Nations Unies, ECE/ENV/NONE/2014/3.

*Accueillant avec satisfaction* les documents, déclarations et engagements adoptés au niveau international s'agissant des transports, de la santé et de l'environnement, en particulier la Déclaration ministérielle adoptée par le Conseil économique et social en 2018<sup>2</sup>, les résolutions ministérielles adoptées en 2017<sup>3</sup> et 2019<sup>4</sup> par le Comité des transports intérieurs, la Déclaration d'Ostrava de 2017<sup>5</sup>, la Déclaration de Graz de 2018<sup>6</sup> et les conclusions du Forum européen des transports,

*Soulignant* que nous devons redoubler d'efforts et que des mesures supplémentaires doivent être prises d'urgence pour relever ces défis, en nous appuyant sur une coopération et des partenariats renforcés dans la région paneuropéenne et sur une approche stratégique, holistique et intégrée, unissant les forces des secteurs des transports, de la santé et de l'environnement, et complétée par des politiques intersectorielles cohérentes,

## **Notre ambition**

1. *Nous donnons* pour nouvelle ambition de parvenir à « une mobilité et des transports propres, sûrs, sains et inclusifs pour le bonheur et la prospérité de tous » ;

2. *Nous engageons* à prendre la direction de cette entreprise de transformation des transports et de la mobilité pour réaliser notre ambition, en impliquant les différentes parties prenantes, y compris les autorités nationales, infranationales et locales, les populations locales, les entreprises et la société civile, en particulier les jeunes et les enfants, dans cette évolution vers une mobilité et des transports écologiques et sains, en prenant en compte les recommandations énoncées à l'annexe II de la présente Déclaration et en mettant l'accent sur :

a) La résistance des systèmes de transports face aux changements climatiques, aux pandémies et aux autres catastrophes ;

b) L'amélioration des conditions de vie dans les villes et les régions par l'intégration de politiques et d'objectifs environnementaux et sanitaires dans une stratégie coordonnée de planification des transports et d'aménagement du territoire ;

c) Des transports propres, peu bruyants et à émissions nettes nulles grâce à la mise en œuvre de politiques et d'actions en faveur d'une mobilité saine, active et plus sûre ;

d) Des formes de mobilité et les modes de transport inclusifs et accessibles à tous dans des conditions équitables ;

e) Des investissements, des incitations fiscales et des initiatives de financement vert visant à développer les transports durables et à stimuler la création d'emplois et l'activité économique ;

f) L'utilisation optimale des avantages de la numérisation des services de transports et de mobilité ;

---

<sup>2</sup> Déclaration ministérielle issue du débat de haut niveau tenu par le Conseil économique et social à sa session de 2018 sur le thème annuel intitulé « Du niveau mondial au niveau local : appuyer l'édification de sociétés viables et résilientes en milieux urbain et rural » (E/2018/L.20-E/HLPF/2018/L.2).

<sup>3</sup> Résolution ministérielle intitulée « Embrasser l'ère nouvelle de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité » (ECE/TRANS/270, annexe I).

<sup>4</sup> Résolution ministérielle sur le renforcement de la coopération, de l'harmonisation et de l'intégration à l'ère de la numérisation et de l'automatisation des transports (ECE/TRANS/288, annexe I).

<sup>5</sup> Déclaration de la sixième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé (Déclaration d'Ostrava), disponible à l'adresse [https://www.euro.who.int/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0007/342277/170574F\\_OstravaDeclaration-FRENCH.pdf](https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0007/342277/170574F_OstravaDeclaration-FRENCH.pdf).

<sup>6</sup> Déclaration de Graz, « Starting a new era : clean, safe and affordable mobility for Europe » (Ouvrir une nouvelle ère : pour une mobilité propre, sûre et abordable en Europe), adoptée à l'issue d'une réunion informelle des ministres de l'environnement et des transports (Graz, Autriche, 29 et 30 octobre 2018), disponible à l'adresse [www.eu2018.at/latest-news/news/10-30-Graz-Declaration.html](http://www.eu2018.at/latest-news/news/10-30-Graz-Declaration.html).

g) La mise en œuvre de modes de gestion et de services de mobilité durable, en faisant appel à des technologies appropriées en vue d'obtenir des systèmes de transport propres, efficaces, sains et sûrs ;

h) La promotion de solutions visant à assurer une mobilité urbaine durable, dont un large éventail de modes de transport public urbain électrique, le cyclisme et la marche à pied, et la prise en compte de ces formes de mobilité dans la planification des transports et l'aménagement du territoire ;

### **Stratégie et actions visant à réaliser notre ambition et à mener à bien la transition vers des transports et une mobilité durables**

3. *Nous engageons* à élaborer, pour adoption en 2023, une stratégie paneuropéenne globale sur les transports, la santé et l'environnement, assortie d'une trajectoire claire pour sa mise en œuvre, afin de réaliser notre ambition commune et d'orienter les travaux futurs du PPE-TSE, et à utiliser cette stratégie pour :

a) Renforcer notre engagement à poursuivre le développement et l'exécution du PPE-TSE et à faire en sorte que ses activités contribuent à améliorer les conditions de vie dans nos zones urbaines, périurbaines, rurales et montagneuses, en les rendant plus saines, plus sûres, mieux connectées et plus accessibles, dans une perspective d'équité sociale et en ne laissant personne de côté ;

b) Continuer à développer les synergies entre les activités du PPE-TSE et la mise en œuvre du Programme 2030, de l'Accord de Paris et des autres mécanismes intergouvernementaux, en menant les activités énoncées ci-après, dont le but est d'évaluer la mise en œuvre par les États membres des objectifs de développement durable et des cibles relatives à l'action climatique ;

c) Renforcer notre engagement en faveur de l'action nationale et de la coopération internationale en matière de politiques visant à concrétiser notre ambition, notamment en combinant transports publics, connexions intermodales efficaces et infrastructures de mobilité active, pour tous les usagers, en vue de réduire les inégalités ;

d) Tenir compte des besoins particuliers des enfants, des jeunes, des personnes âgées et des personnes handicapées ;

e) Mettre en place un suivi efficace en développant la collecte de données nationales et internationales dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement ;

4. *Décidons* de mettre sur pied un groupe de travail spécial chargé de réfléchir aux différentes possibilités juridiques offertes pour donner effet à notre ambition et à notre stratégie, élaborer des projets de propositions pour de possibles instruments juridiques et les soumettre pour examen au Comité directeur, qui retiendra une proposition en vue de son adoption à la sixième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement ;

5. *Soutenons* la mise en œuvre de programmes de gestion de la mobilité pour les villes, les régions, les entreprises, le secteur du tourisme et les écoles, fondés à la fois sur les technologies et véhicules propres, l'utilisation efficace des infrastructures et la logistique verte pour les voyageurs et le fret, ainsi que sur le développement des transports publics, les services de mobilité souples pour le premier et le dernier kilomètre, la mobilité active et le renforcement de la mobilité partagée et de la multimodalité ;

6. *Nous engageons* également à faire en sorte que les transports, la santé et l'environnement soient pris en compte conjointement dans l'aménagement du territoire afin d'assurer la cohérence des politiques visant à réduire l'étalement urbain et la demande de transports et à améliorer la résilience, l'efficacité énergétique ainsi que l'accès aux transports publics et à la mobilité active ;

7. *Décidons* de mettre en place des mécanismes de coordination au niveau national entre les secteurs des transports, de la santé, de l'environnement et de l'aménagement du territoire, y compris au niveau des autorités infranationales et locales, avec la participation d'autres parties prenantes concernées ;

8. *Convenons* de promouvoir la mobilisation de ressources financières, notamment auprès des institutions financières internationales, des instruments de financement verts et des secteurs public et privé et grâce à des partenariats public-privé, tout en appliquant les critères sociaux et environnementaux pertinents, en vue d'investir dans la mobilité et les systèmes de transport durables ;

9. *Décidons* d'instaurer une coopération étroite entre le PPE-TSE et les institutions financières internationales afin de mettre au point des instruments de financement verts, en mettant l'accent sur la création de services de transports publics sûrs et de qualité, le renouvellement des parcs de véhicules de transport public et la promotion de la mobilité active et de la gestion de la mobilité ;

10. *Demandons* aux États membres de la CEE d'inclure dans les instruments juridiques internationaux pertinents des dispositions relatives à l'utilisation de systèmes de contrôle des émissions à distance et au contrôle technique des véhicules d'occasion exportés afin de réduire les effets de ces véhicules sur l'environnement et la santé et d'améliorer leur sécurité ;

11. *Décidons* d'accélérer l'introduction de véhicules à émissions faibles ou nulles, de l'électromobilité et d'infrastructures connexes au moyen de programmes financiers et d'autres programmes de soutien et de promouvoir l'utilisation de solutions durables faisant appel à des carburants faiblement émetteurs de carbone et augmentant la part des énergies renouvelables dans les transports, et faire en sorte que seuls les combustibles fossiles respectueux des normes environnementales élevées soient disponibles sur le marché ;

12. *Décidons* également de stimuler la mobilité active, pierre angulaire de la transformation des transports, et d'améliorer la résistance face aux pandémies ;

## **Résilience des systèmes de transports et de mobilité**

13. *Reconnaissons* la nécessité de mener des actions stratégiques concertées afin de remédier aux effets néfastes de pandémies telles que la pandémie de COVID-19 sur la vie sociale, la santé, l'économie et les systèmes de mobilité et de transport, en prenant également en compte les nouvelles tendances concernant, en particulier, les comportements individuels en matière de mobilité, l'utilisation de technologies non polluantes et la numérisation ;

14. *Agissons* pour redistribuer et redessiner l'espace public et les infrastructures relatives aux transports de manière à créer des conditions favorables à la marche à pied et au cyclisme et à rendre nos moyens de subsistance, notre vie sociale et les économies sociales plus résistantes dans les situations de crise pandémique ;

15. *Agissons* également pour restaurer la confiance dans les transports publics, en particulier en mettant en place des mesures sanitaires et d'hygiène suffisantes, des moyens de protection personnelle et des mesures de distanciation physique et en développant des services de transport suffisants ;

16. *Nous engageons* à élaborer des lignes directrices et des plans d'action visant à gérer les situations de confinement et la réouverture du secteur des transports et de la mobilité et à bâtir un avenir meilleur en favorisant une refonte de la mobilité au profit d'une mobilité verte ;

## **Ouvrir la voie à une mobilité saine et active dans la région paneuropéenne**

17. *Adoptons* le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, tel qu'il figure à l'annexe III de la présente Déclaration et a été élaboré par le Partenariat du PPE-TSE sur la promotion du cyclisme à la demande de la quatrième Réunion de haut niveau, comme moyen d'atteindre ces objectifs en ce qui concerne le cyclisme, et soutenons l'application des recommandations qui y sont énoncées, en particulier concernant l'amélioration des infrastructures et des mécanismes d'incitation au cyclisme afin de promouvoir le cyclisme ;

18. *Nous engageons* à atteindre les objectifs suivants d'ici à 2030 :

a) Développer sensiblement le cyclisme et la marche à pied dans chaque pays et contribuer à la réalisation de l'objectif global consistant à multiplier par deux le cyclisme dans l'ensemble de la région ;

b) Étendre et améliorer les infrastructures destinées au cyclisme et à la marche à pied dans tous les pays de la région ;

c) Élaborer et mettre en œuvre, dans chaque pays de la région, des politiques nationales en faveur du cyclisme et de la marche à pied soutenues par des plans, stratégies et programmes nationaux en la matière, y compris en définissant des objectifs nationaux dans tous les pays de la région et en encourageant leur mise en application dans les politiques et plans infranationaux pertinents ;

d) Améliorer notablement la sécurité des cyclistes et des piétons dans tous les pays de la région et réduire considérablement le nombre de décès et de blessures graves dans l'ensemble de la région ;

e) Intégrer le cyclisme et la marche à pied dans les politiques de santé, ainsi que dans les projets d'infrastructures relatives aux transports et les plans d'aménagement du territoire ;

19. *Reconnaissons* que le cyclisme et la marche à pied sont des modes de transport de même importance que les autres et qu'ils contribuent à rendre les moyens de subsistance durables et résistants, et encourageons l'éducation et la sensibilisation à la mobilité active, à la sécurité routière (en particulier pour les cyclistes et les piétons) et aux avantages socioéconomiques qui en découlent ;

20. *Décidons* de prendre des mesures pour passer de la mobilité motorisée à la mobilité active, compte tenu en particulier du grand nombre de trajets courts réalisés dans les zones urbaines et périurbaines, et de mettre en place des infrastructures adaptées au cyclisme et à la marche à pied afin de réduire les accidents entre usagers de la route motorisés et non motorisés ;

21. *Demandons* à la CEE de prendre les mesures nécessaires pour concevoir et mettre en place, sur la base des éléments et principes du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, un réseau cyclable transeuropéen ;

22. *Décidons* d'appuyer les travaux menés dans le cadre du Partenariat pour la promotion du cyclisme et d'étendre ce Partenariat à la marche à pied et aux autres formes de mobilité active, de façon à en faire un Partenariat pour la mobilité active qui mettrait en place un plan directeur pour la mobilité active comprenant des lignes directrices et des outils, et de créer un centre de compétence paneuropéen sur la mobilité active qui appuierait la création de capacités, la mutualisation des bonnes pratiques et la réalisation d'initiatives ;

## **PPE-TSE : favoriser la transformation des transports pour concrétiser notre ambition**

23. *Décidons également* de créer dans le cadre du PPE-TSE de nouveaux partenariats appelés à devenir des plateformes de coopération entre les États membres et les autres parties prenantes dans la mise en œuvre de la présente Déclaration ;

24. *Accueillons favorablement* les résultats concrets atteints et les recommandations adoptées dans le cadre du Partenariat pour l'écoconduite et énoncées à l'annexe IV de la présente Déclaration, en particulier les lignes directrices du PPE-TSE pour l'écoconduite, les conclusions des études sur les emplois verts et sains dans les transports, le Partenariat TRANSDANUBE pour la mobilité durable dans la région du Danube et les conclusions du Manuel de mobilité urbaine et d'urbanisme durables, telles qu'énoncées à l'annexe V de la présente Déclaration, et décidons de poursuivre le développement de ces partenariats par les moyens suivants :

a) Demandons au Partenariat pour l'écoconduite d'étudier la possibilité d'une extension des principes de l'écoconduite aux véhicules électriques et aux véhicules à carburants ou systèmes de propulsion de substitution et aux engins mobiles non routiers ;

b) Demandons au Partenariat pour les emplois verts de poursuivre ses recherches dans ce domaine et de soutenir l'élaboration de politiques visant à stimuler la création d'emplois verts ;

c) Décidons de créer le Partenariat du PPE-TSE pour une mobilité durable dans le secteur du tourisme, en vue de mutualiser les bonnes pratiques et d'élaborer des lignes directrices et des outils appropriés ;

d) Décidons d'intensifier les travaux menés dans le cadre du partenariat pertinent pour favoriser la coordination et l'intégration des politiques en matière de transports durables, en particulier dans les transports publics, de mobilité active et partagée, d'aménagement du territoire, de santé et d'environnement ;

25. *Décidons* d'intensifier les activités de l'Académie du PPE-TSE et de favoriser les interactions entre scientifiques, professionnels et décideurs ; invitons les universités et les autres établissements d'enseignement à participer aux travaux de l'Académie ; recommandons l'organisation de cours sur les transports, la santé, l'environnement et l'aménagement urbain de manière intégrée ; examinons des mesures visant à soutenir financièrement sur fonds publics les étudiants inscrits dans les programmes d'enseignement pertinents de l'Académie ; et demandons au Comité directeur de mettre au point une procédure de délivrance de diplômes aux personnes ayant fréquenté l'Académie ;

26. *Accueillons favorablement* et appuyons l'organisation d'ateliers « course de relais » sur les transports, la santé et l'environnement dans les États membres pour faire connaître le PPE-TSE, permettre le partage et la compilation des bonnes pratiques et l'élaboration et la mise en œuvre de recommandations, et la promotion de la coopération entre secteurs concernés ;

27. *Approuvons* les outils d'évaluation économique des effets sanitaires liés à la pratique de la marche et du cyclisme et l'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur, et encourageons leur utilisation dans la prise de décisions en matière d'aménagement du territoire et de planification des infrastructures de transport ;

28. *Insistons* sur l'importance d'une harmonisation de la signalisation destinée aux cyclistes dans toute la région de la CEE pour améliorer la sécurité routière des cyclistes et des piétons, reconnaissons les droits des piétons et des cyclistes et encourageons les États membres qui sont Parties contractantes à la Convention sur la signalisation routière et à la Convention sur la circulation routière à proposer des amendements appropriés aux Conventions ;

29. *Demandons* au Comité directeur de créer un prix honorifique du PPE-TSE ;

30. *Demandons* à la CEE et au Bureau régional de l'OMS pour l'Europe de continuer à fournir des services de secrétariat au PPE-TSE et acceptons de continuer à les aider dans cette entreprise ;

31. *Adoptons* le plan de travail du PPE-TSE pour la période 2021-2025, tel qu'il figure à l'annexe VI de la présente Déclaration, aux fins de la mise en œuvre de ladite Déclaration, décidons d'en poursuivre le développement et d'en suivre l'application par l'intermédiaire du Comité directeur à ses sessions annuelles et allouons les ressources financières ou en nature nécessaires, notamment pour le personnel chargé d'exécuter les tâches définies dans la Déclaration, y compris par un système de contributions volontaires ;

32. *Demandons* au Comité directeur, en coopération avec le secrétariat, d'élaborer des propositions concrètes pour faciliter la mobilisation de fonds supplémentaires auprès d'autres sources afin d'appuyer l'exécution du Plan de travail pour la période 2021-2025 ;

33. *Nous engageons* à appuyer l'exécution du PPE-TSE et de son plan de travail, avec un accent particulier sur la création de centres de compétence et le développement des capacités, la mutualisation des bonnes pratiques et la facilitation des initiatives conjointes et des partenariats ;



34. *Demandons* au Comité directeur d'élaborer une stratégie de communication pour faire connaître les résultats du PPE-TSE afin de sensibiliser les parties prenantes et les citoyens ;

35. *Invitons* le Comité directeur à envisager d'organiser une rencontre à l'occasion du vingtième anniversaire du PPE-TSE, en 2022, et une réunion d'examen à mi-parcours, en 2023 ;

36. *Décidons* de convoquer une sixième Réunion de haut niveau en 2025 et invitons les États désireux d'accueillir la Réunion à manifester leur intérêt en ce sens, pour examen par le Comité directeur ;

37. *Sommes reconnaissants* au Gouvernement autrichien d'avoir accueilli la cinquième Réunion de haut niveau et le remercions ainsi que le peuple autrichien pour leur chaleureuse hospitalité.

## Annexe I

### **Faits et chiffres concernant le transport, la santé et l'environnement<sup>1</sup>**

[Texte à ajouter après la session.]

---

<sup>1</sup> Pour une présentation détaillée, voir National Institute for Public Health and the Environment, Pays-Bas, *THE PEP Facts and Figures : How healthy and environmentally friendly is our mobility and road transport today ?* (Bilthoven, Pays-Bas, à paraître).

## Annexe II

### **Recommandations en faveur d'un transport durable respectueux de l'environnement et de la santé<sup>1</sup>**

[Texte à ajouter après la session.]

---

<sup>1</sup> Pour les recommandations complètes, voir *Recommendations for Green and Healthy Sustainable Transport – « Building Forward Better »* (Publication des Nations Unies, ECE/AC.21/9, à paraître).

## **Annexe III**

### **Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme**

[Texte à ajouter après la session.]

## Annexe IV

### Recommandations de politique générale pour l'écoconduite<sup>1</sup>

1. L'écoconduite facilite la réalisation d'objectifs importants : amélioration de la sécurité routière ; réduction du stress au volant et amélioration du confort des conducteurs ; fluidification de la circulation et réduction des embouteillages ; diminution de la consommation de carburant et des coûts d'exploitation, des émissions de dioxyde de carbone et des risques sanitaires. L'écoconduite est une mesure très rentable qui contribue à améliorer l'efficacité énergétique et à rendre la mobilité et les transports plus sûrs et respectueux de l'environnement. L'un de ses avantages est qu'elle peut également être pratiquée volontairement et qu'elle peut être appliquée instantanément par n'importe quel conducteur sans équipements ni dispositifs supplémentaires.

2. Les recommandations les plus importantes en matière de conduite écologique sont présentées dans les lignes directrices du PPE-TSE sur l'écoconduite, qui ont été élaborées dans le cadre du Partenariat du PPE-TSE pour l'écoconduite. L'écoconduite devrait être reconnue et généralisée en tant que style de conduite intelligent et économique pour tous les conducteurs, tous les véhicules et toutes les conditions de circulation.

3. À cette fin, il est suggéré que des initiatives nationales en faveur de l'écoconduite soient mises en place sur la base des lignes directrices du PPE-TSE sur l'écoconduite. Les 10 principales étapes de mise en œuvre suivantes sont recommandées :

a) Conformément aux lignes directrices du PPE-TSE sur l'écoconduite, les États membres devraient créer des plateformes nationales d'experts et d'institutions en matière d'écoconduite. En s'appuyant sur ces plateformes, il serait bon d'élaborer des normes, des manuels et des systèmes de certification nationaux à l'intention des formateurs et des initiatives en matière d'écoconduite ;

b) Dans le cadre du Partenariat du PPE-TSE pour l'écoconduite, il faudrait renforcer les compétences des formateurs à la conduite automobile afin qu'ils puissent jouer le rôle de maîtres formateurs et de formateurs à la conduite écologique, servir de référents pour les compétences de conduite et la formation à la conduite, ainsi que pour les technologies automobiles novatrices. Afin de favoriser le partage et la production des connaissances, il conviendrait d'organiser avec les exploitants de parcs de véhicules des séminaires pilotes animés par des experts de l'écoconduite issus d'entités membres du Partenariat du PPE-TSE pour l'écoconduite et, le cas échéant, s'appuyer sur ces séminaires pour améliorer les compétences des instructeurs de conduite expérimentés afin qu'ils deviennent des maîtres formateurs en écoconduite ;

c) Conformément à l'approche qui consiste à former les formateurs, la plateforme d'experts et de maîtres formateurs en écoconduite devrait mettre en place des cours pour former un nombre suffisant de formateurs à l'écoconduite aux normes et au contenu des cours d'écoconduite. Ces séminaires devraient comprendre des cours théoriques et pratiques, un examen et, le cas échéant, la certification des formateurs à la conduite écologique ;

d) En outre, il conviendrait de mettre en place des systèmes de certification permettant d'améliorer les compétences des auto-écoles pour en faire des écoles de conduite respectueuses de l'environnement. Ces écoles d'écoconduite devraient jouer un rôle multiplicateur en faveur de la conduite écologique et de la mobilité durable, par exemple en mettant à disposition du personnel qualifié pour l'écoconduite et un parc de véhicules à faibles émissions et en mettant l'accent sur les modes de propulsion de substitution et la mobilité durable dans la formation des conducteurs ;

<sup>1</sup> Pour l'intégralité de la publication, voir Ministère autrichien de l'action climatique, de l'environnement, de l'énergie, de la mobilité, de l'innovation et de la technologie, *THE PEP Partnership on Eco-Driving : Guidelines for National Eco-Driving Initiatives* (Vienne, à paraître).

e) L'écoconduite devrait être prise en compte dans le cadre législatif de la formation à la conduite et de l'examen des apprentis conducteurs. En outre, les procédures de formation et d'examen des apprentis conducteurs devraient être modifiées de telle façon que la conduite de véhicules électriques et de véhicules utilisant des carburants et des systèmes de propulsion de substitution y soit intégrée, sur un pied d'égalité avec les véhicules classiques ;

f) Les cours de formation à l'écoconduite pour les conducteurs déjà titulaires d'un permis de conduire devraient être dispensés par des formateurs à la conduite écologique expérimentés et qualifiés et devraient inclure la conduite sur la voie publique et l'utilisation de dispositifs qui donnent des informations en temps réel sur la consommation de carburant. Ces cours devraient s'adresser à la fois aux conducteurs titulaires d'un permis en général et aux conducteurs professionnels de voitures, d'autobus et de camions. L'effet des cours de formation devrait être évalué et contrôlé, en particulier en ce qui concerne la consommation de carburant, les émissions de dioxyde de carbone et les coûts d'entretien, afin d'inciter davantage de groupes cibles à mettre en œuvre la conduite écologique ;

g) Le déploiement des initiatives d'écoconduite devrait également être soutenu par des campagnes de sensibilisation et par l'intégration de l'écoconduite dans la qualification professionnelle des conducteurs de camions et d'autobus. Ces initiatives pourraient également s'adresser spécifiquement aux conducteurs expérimentés qui n'ont pas reçu de cours d'écoconduite depuis l'obtention de leur permis de conduire ;

h) Une attention particulière devrait être accordée à l'écoconduite des véhicules électriques, afin d'améliorer leur autonomie. La formation aux véhicules électriques devrait combiner l'écoconduite avec, en particulier, des enseignements sur l'utilisation des systèmes de récupération d'énergie et les méthodes de charge efficaces ;

i) L'écoconduite devrait être inscrite dans les politiques et les stratégies mises en place afin d'assurer la pérennité des initiatives dans ce domaine ;

j) L'écoconduite devrait être intégrée dans les mécanismes de financement nationaux et internationaux afin de faciliter la mise en place de programmes d'écoconduite, l'échange de savoir-faire, la mutualisation des données d'expérience et le développement des techniques d'écoconduite et de la formation. À l'avenir, il conviendra d'accorder une attention particulière à la conduite de véhicules électriques et à carburant de substitution, au secteur du fret et des autobus et à l'extension de ces principes à d'autres catégories de véhicules, tels que les véhicules ferroviaires, les tracteurs et les engins de construction. À cette fin, les États membres devraient intensifier leur coopération dans le cadre du Partenariat du PPE-TSE pour l'écoconduite.

## Annexe V

### Conclusions et recommandations issues du Manuel de mobilité urbaine et d'urbanisme durables<sup>1</sup>

#### Conclusions

1. Une approche intégrée des transports urbains permet une meilleure contribution à la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et des objectifs de l'Accord de Paris.
2. Pour améliorer la résilience des systèmes de transport, il convient d'adopter et de mettre en œuvre une approche globale et intégrée fondée sur des objectifs et des mesures clairement définis dans les domaines des transports, des politiques de développement économique et d'urbanisme et de la cohésion sociale. Les personnes et leurs besoins sont au centre de cette approche intégrée. L'intégration de la planification des transports et de l'aménagement du territoire joue un rôle crucial. L'approche intégrée peut empêcher l'étalement urbain et promouvoir une écodensité inclusive.
3. L'intégration des transports et de la planification urbaine et la gestion de la demande doivent obéir à la doctrine « éviter, remplacer, améliorer », selon laquelle :
  - a) Le développement de zones urbaines compactes, denses et centrées sur les transports publics, combiné à la promotion d'une utilisation mixte des sols, réduit la nécessité de se déplacer (« éviter ») ;
  - b) L'aménagement de zones urbaines axées sur les transports publics et la mobilité active favorise la transition vers des modes de transport plus propres et plus sains (« remplacer ») ;
  - c) La mise au point ou l'adaptation de technologies nouvelles pour les zones urbaines favorise l'amélioration du système de transport urbain (« améliorer »).
4. Étant donné que les transports publics constituent l'un des piliers de la « ville où il fait bon vivre », leur amélioration doit être un axe prioritaire de la stratégie urbaine, et des ressources financières suffisantes doivent être allouées à cet égard.
5. La mise en place de transports plus durables suppose : a) le remplacement des parcs d'autobus polluants ; b) la promotion de l'électromobilité ; c) la conception de tramways et de centres intermodaux modernes ; d) l'élaboration de politiques d'aménagement du territoire adaptées.
6. La mobilité active est un élément essentiel de la santé en milieu urbain. La marche à pied et le cyclisme doivent être encouragés non seulement dans les centres urbains, mais aussi à une échelle beaucoup plus large, en combinaison avec d'autres modes de transport, en particulier les transports publics. Les villes doivent se doter de pôles intermodaux conviviaux et mettre en place des équipements favorisant le cyclisme et la marche à pied. Des initiatives telles que le Réseau européen des villes-santé de l'Organisation mondiale de la Santé devraient donner plus d'importance aux transports et à la mobilité, qui sont des facteurs clés.
7. La mise en place de transports publics de qualité et d'infrastructures favorisant la mobilité active est une bonne façon de rendre les villes plus agréables à vivre et de préserver l'accès aux marchés tout en favorisant le bien-être.
8. On assiste, dans les villes, à la naissance d'une nouvelle génération de systèmes de transport intelligents, qui bénéficient des avantages financiers et techniques que procure la numérisation.

---

<sup>1</sup> *A Handbook on Sustainable Urban Mobility and Spatial Planning : Promoting Active Mobility* (Manuel sur la mobilité urbaine et l'urbanisme durables : promouvoir la mobilité active) (publication des Nations Unies, ECE/TRANS/298).

## Recommandations

9. Les systèmes de transport urbain sont de plus en plus complexes. La mobilité partagée et, plus récemment, la mobilité autonome, qui se superposent aux systèmes de mobilité publics et privés, collectifs et individuels existants, remettent en cause l'organisation de l'espace public dans les villes et amènent à se demander si les processus de décision ne devraient pas être plus transparents.
10. Les décideurs doivent acquérir de nouvelles compétences et adopter de nouvelles approches, tirer le meilleur parti de l'état actuel de la technique et de la société et s'efforcer, dans le cadre de partenariats, de mettre en œuvre des politiques de mobilité globales et intersectorielles.
11. Dans le cadre d'une approche intégrée, il convient de prêter la même attention au fret qu'aux personnes, si l'on veut que les marchandises puissent être commercialisées sans que l'habitabilité des zones urbaines en soit compromise.
12. Pour la mise en œuvre de cette approche intégrée, il est nécessaire que les planificateurs et les professionnels de la ville et de la mobilité acquièrent les compétences nécessaires ; ils doivent en effet connaître les risques associés aux nouvelles technologies – mobilité partagée, automatisation – et cette aptitude doit être renforcée par l'éducation et la collaboration avec le monde universitaire.
13. L'élaboration de politiques efficaces en matière de mobilité urbaine et d'aménagement du territoire passe par des processus décisionnels participatifs impliquant de nombreux acteurs, à savoir les autorités municipales, les responsables de l'aménagement du territoire, les organismes de logement et de transport, les autorités sanitaires et les responsables locaux, ainsi que la population des villes et les travailleurs pendulaires, qui sont les principaux bénéficiaires des infrastructures urbaines de logement et de transport.
14. Le présent manuel porte sur l'un des défis les plus pressants de notre époque, à savoir les moyens à mettre en œuvre pour promouvoir des villes durables, agréables à vivre et harmonieuses.
15. Si les responsables des villes l'utilisent pour définir leurs propres objectifs et leurs propres scénarios aux fins d'un avenir durable, ce guide aura atteint son but.



## **Annexe VI**

### **Plan de travail pour la période 2021 2025**

[Texte à ajouter après la session.]

---