

**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** »

**Faits et chiffres relatifs au Programme paneuropéen
sur les transports, la santé et l'environnement****Projet d'annexe I au projet de déclaration :
Faits et chiffres concernant le transport, la santé
et l'environnement****Révision****Communication des Pays-Bas****Résumé*

À sa dix-septième session (Genève, 21-23 octobre 2019), le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) s'est dit favorable à la poursuite de l'élaboration d'une brochure sur les grands thèmes liés aux transports, à la santé et à l'environnement, qui ferait partie des documents issus de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement. Il a souligné que la brochure devrait être courte, visuellement attrayante et facilement compréhensible. Les Pays-Bas ont assumé la direction de la rédaction de la brochure (ECE/AC.21/SC/2019/2–EUPCR1814179/2.1/THEPEP SC/2, par. 48).

À une réunion extraordinaire du PPE-TSE (Genève (en ligne), 22 avril 2020), il a été convenu que la brochure comprendrait également des éléments relatifs aux incidences de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) sur les transports, la santé et l'environnement.

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



Des représentants des Pays-Bas, notamment de l'Institut national de la santé publique et de l'environnement, ont présenté une ébauche annotée de la brochure à la trente-septième réunion du Bureau du Comité directeur du PPE-TSE (en ligne, 29 juin 2020) et à une réunion préparatoire de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Genève (en ligne), 30 juin 2020).

À sa dix-huitième session (en ligne, 25-27 novembre 2020), le Comité directeur a décidé que l'annexe I au projet de déclaration, qui concernait les défis, les opportunités et la démarche, serait basée sur la brochure et couvrirait les faits et messages principaux.

Le présent document est issu des derniers débats qui ont eu lieu à la réunion préparatoire à la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (en ligne, 2 mars 2021).

La Réunion de haut niveau sera marquée par l'adoption du projet d'annexe I à la déclaration de Vienne.

Faits et chiffres concernant le transport, la santé et l'environnement

1. La présente annexe renferme une présentation des principaux faits et chiffres dont l'objectif est de constituer une base solide sur laquelle les États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et de la Région européenne de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) pourront s'appuyer dans leurs efforts pour améliorer leurs systèmes de transport nationaux et accélérer l'évolution vers des modes de transport et de mobilité durables, de façon à aller de l'avant selon une stratégie « éviter-évoluer-améliorer » dans les politiques en matière de mobilité et de transport.

2. Malgré les progrès technologiques réalisés, les modes actuels de transport et de mobilité ne sont toujours pas durables. La circulation demeure source de difficultés dans beaucoup de pays, à l'heure où la mobilité et le transport jouent un rôle essentiel dans nos sociétés et nos économies. Ce secteur donne accès aux emplois, à l'éducation, aux services, aux équipements collectifs et aux loisirs, tout en contribuant à la croissance économique, à l'emploi et au commerce. Mais, dans le même temps, ses effets sur l'environnement et la santé humaine continuent d'augmenter.

3. Les objectifs, les stratégies et les mesures du PPE-TSE se fondent sur les dernières preuves scientifiques et sur les données obtenues en analysant et en mettant en évidence l'ampleur actuelle des effets liés à la mobilité et au transport sur l'environnement et la santé dans la région. Ces informations devraient servir de point de départ pour poursuivre la transformation du secteur vers une mobilité à émission zéro et respectueuse de la santé et des modes de transport sûrs et efficaces au cours de la décennie à venir. Cette transformation est urgente, car l'augmentation de la population, de la qualité de vie globale et du commerce à l'échelle mondiale devraient se traduire par des volumes de plus en plus importants au niveau des transports et de la mobilité.

4. Dans l'ensemble de la région de la CEE et de la Région européenne de l'OMS, les véhicules motorisés continuent de jouer un rôle important dans les transports. Il existe des différences considérables d'une extrémité à l'autre de la région, mais également entre les zones urbaines, où la proportion de trajets effectués à pied, à vélo ou en transports en commun est en hausse, et les zones rurales, où la voiture occupe encore une place dominante et où, trop souvent, aucune option de mobilité multimodale n'est proposée.

5. En raison de la pandémie de COVID-19, on peut observer des tendances contradictoires. D'une part, l'intégration rapide de nouveaux services numériques peut se traduire par une diminution des transports, et la part modale de la mobilité active a augmenté. De l'autre, les transports en commun sont sous pression et ont enregistré une baisse significative du nombre de voyageurs et de leur part modale.

6. La pollution de l'air et le bruit liés à la circulation ainsi que les accidents de la route contribuent fortement à la charge de morbidité dans la région, avec une charge disproportionnée dans certaines zones géographiques et dans les groupes sociaux moins aisés. L'automobile et les infrastructures connexes, comme les places de stationnement, occupent une grande partie de l'espace disponible dans les zones urbaines, déjà très limité.

7. Les émissions des principaux polluants atmosphériques ont diminué au cours des dernières décennies, conduisant à une amélioration générale de la qualité de l'air. Cependant, une grande partie de la population des villes européennes demeure exposée à des niveaux de pollution de l'air supérieurs aux seuils fixés dans les Lignes directrices OMS relatives à la qualité de l'air, ce qui fait de la pollution de l'air le risque environnemental le plus important en Europe. Pour l'ensemble de la région européenne, l'OMS estime que 509 000 décès prématurés sont imputables chaque année à la pollution de l'air ambiant, sur la base de la mesure des particules de diamètre dynamique inférieur ou égal à 2,5 microns (PM_{2,5}) en 2016. Le dioxyde d'azote (NO₂) est un autre polluant inquiétant généralement lié aux émissions de gaz d'échappement des véhicules. L'Agence européenne de l'environnement estime, sur la base de données pour 2018 couvrant 41 pays, que chaque année, les PM_{2,5} sont responsables de 417 000 décès prématurés et de plus de 4,8 millions d'années de vie perdues, et que le NO₂ est responsable chaque année de 55 000 décès prématurés et de 624 000 années de vie perdues. Les politiques destinées à lutter contre la pollution de l'air liée aux transports ne doivent pas uniquement tendre à limiter les émissions d'échappement, car les autres émissions (notamment celles dues à l'abrasion des pneus et des freins) constituent également une cause importante de pollution de l'air, principalement en raison de la production de particules¹.

8. Au moins 20 % des habitants de la région de la CEE et de la Région européenne de l'OMS sont exposés, sur leur lieu de vie, à des niveaux de bruit liés à la circulation routière qui sont néfastes pour la santé. Dans les zones urbaines de la plupart des pays, ce chiffre dépasse 50 %.

9. Chaque année, on dénombre plus de 110 000 tués sur les routes dans la région de la CEE et la Région européenne de l'OMS. En moyenne, cela signifie qu'une personne meurt toutes les cinq minutes. Des millions d'autres sont gravement blessés dans des accidents de la route. Les traumatismes dus à des accidents de la circulation représentent la première cause de décès à l'échelle mondiale chez les jeunes âgés de 5 à 29 ans.

10. Par ailleurs, le transport routier est responsable d'environ un quart des émissions de gaz à effet de serre liées à la consommation d'énergie et contribue donc aux changements climatiques et à l'élévation de la température de la planète.

11. La dépendance à l'automobile, l'utilisation restreinte de l'espace public et une sécurité insuffisante pour les cyclistes et les piétons contribuent au manque d'activité physique et à un mode de vie sédentaire, qui augmentent le risque de maladies non transmissibles et d'obésité. Selon les estimations, le manque d'activité physique cause environ 1 million de décès par an rien que dans la Région européenne de l'OMS. L'obésité est également responsable d'environ 1 million de décès chaque année. En revanche, l'activité physique, comme le vélo ou la marche, est extrêmement bénéfique pour la santé.

12. Les prix actuels du marché ne tiennent pas compte des coûts externes du transport routier. Par exemple, le coût total des embouteillages, de la pollution et des accidents de la circulation a été estimé à 502 milliards d'euros par an pour les seuls États membres de l'Union européenne. L'évolution vers une plus grande part de mobilité active et de transports en commun offrirait pour principaux avantages l'allongement de l'espérance de vie, l'augmentation de la productivité et la diminution du coût des soins de santé associés aux maladies non transmissibles. Ce sont là des arguments solides pour promouvoir la marche et le vélo et investir dans ces modes de transport en milieu urbain et au-delà.

¹ Ce paragraphe a été remplacé à la demande des Pays-Bas afin de fournir des informations plus complètes.

13. Les inégalités associées au transport et à l'étalement des villes résident dans le degré d'exposition à la pollution de l'air, au bruit et aux dangers liés à la circulation routière et dans leurs effets néfastes pour la santé. En outre, les bénéfices tirés des transports sont aussi répartis de manière inégale. Tous les groupes socioéconomiques ne sont pas égaux dans l'accès à des modes de transport respectueux de la santé, à des réseaux de transport en commun et à des espaces verts ou de loisirs.

14. Les conditions et les circonstances de vie des personnes déterminent leur état de santé et leur niveau d'activité physique. Dans leurs cadres de vie (villes, lieux de travail, écoles, etc.), les options saines devraient être les plus faciles d'accès, en l'occurrence les modes de mobilité active (marche et vélo).

15. La situation économique et socioculturelle, la densité de population, le climat local, la géographie et la topographie varient d'un pays à l'autre. Ces différences doivent être prises en compte lors de l'élaboration de méthodes et de solutions sur mesure face aux difficultés posées par les transports aux niveaux régional, national et local.

16. Pour permettre un suivi efficace des répercussions des transports, il est crucial de disposer de données harmonisées sur les transports, l'environnement et la santé. Il subsiste en ce qui concerne la disponibilité et la qualité des données des lacunes importantes qui devront être comblées pour permettre de mieux comprendre les données et de les comparer entre les pays.

17. La transformation du secteur des transports et de la mobilité passera par une approche pluridisciplinaire. C'est pourquoi la collaboration entre les décideurs et les experts dans les domaines des transports, de l'environnement, de la santé, de l'aménagement du territoire et de l'économie est essentielle pour élaborer des politiques en matière de transports qui seront bénéfiques à la fois pour l'environnement, la santé et le climat. De plus, une coopération internationale, intersectorielle et à plusieurs niveaux (pays, régions et villes) est nécessaire pour piloter l'évolution vers des modes de transport durables et respectueux de l'environnement et de la santé.
