



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
Vienne, 17 et 18 mai 2021

**Rapport de la Réunion de haut niveau sur les transports,
la santé et l'environnement et de la session extraordinaire
du Comité directeur du Programme paneuropéen
sur les transports, la santé et l'environnement**

Additif

Déclaration de Vienne

Table des matières

	<i>Page</i>
Déclaration de Vienne : « Bâtir un avenir meilleur en évoluant vers des modes de mobilité et de transport nouveaux, propres, sûrs, sains et inclusifs »	2
Annexes	
I. Faits et chiffres concernant le transport, la santé et l'environnement	9
II. Recommandations en faveur de transports durables respectueux de l'environnement et de la santé	12
III. Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme	19
IV. Recommandations de politique générale pour l'écoconduite	49
V. Conclusions et recommandations issues du Manuel de mobilité urbaine et d'urbanisme durables	51
VI. Plan de travail pour la période 2021-2025	53



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, participant à la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, tenue à Vienne et en ligne 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 avec 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, ainsi que la nécessité de rendre plus résilients face aux crises et aux catastrophes, et que les plans de relance qui seront élaborés au lendemain de la pandémie 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 »¹ et à travailler ensemble à l'exécution du Programme paneuropéen sur 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, résilients 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,

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 2018², les

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

² 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

résolutions ministérielles adoptées en 2017³ et 2019⁴ par le Comité des transports intérieurs, la Déclaration d'Ostrava de 2017⁵, la Déclaration de Graz de 2018⁶ et les conclusions du Forum européen des transports,

Soulignant que nous allons redoubler d'efforts et prendre des mesures supplémentaires pour relever ces multiples 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 résilience 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 des modes de transport inclusifs ;

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 transformation numérique des services de transport et de mobilité ;

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 ;

l'édification de sociétés viables et résilientes en milieu urbain et rural » (E/2018/L.20-E/HLPF/2018/L.2).

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

⁴ 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).

⁵ 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.

⁶ 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.

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 de 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, d'élaborer des projets de propositions pour de possibles instruments juridiques et de 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, 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 de faire en sorte que seuls les combustibles fossiles respectueux de normes environnementales strictes soient disponibles sur le marché ;

12. *Décidons* également de stimuler la mobilité active, vecteur important de la transformation des transports et du renforcement de la résilience 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 transition numérique ;

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 les moyens de subsistance, la vie sociale et l'économie locale plus résilients 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 des mesures d'hygiène suffisantes, des moyens de protection personnelle et des mesures de distanciation physique et en développant des services de transport public 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 les objectifs décrits ci-après, et soutenons l'application des recommandations qui y sont énoncées, en particulier concernant l'amélioration des infrastructures et des mécanismes d'incitation au 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 d'un doublement de l'usage du vélo 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, y compris les infrastructures nécessaires à la sécurité des

déplacements des enfants et des jeunes jusqu'aux jardins d'enfants, jusqu'aux écoles et dans les quartiers résidentiels ;

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 de transport et dans 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 résilients, 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. *Reconnaissons également* que les enfants, les personnes âgées et les personnes handicapées doivent souvent être transportés et avons conscience de la nécessité de trouver des solutions de mobilité créatives et respectueuses de l'environnement, par exemple dans les villes, de sorte qu'aucun groupe ne soit laissé de côté dans l'action menée en faveur de l'adaptation aux changements climatiques ;

21. *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 ;

22. *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 ;

23. *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

24. *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 ;

25. *Accueillons favorablement* les résultats concrets atteints et les recommandations adoptées dans le cadre du Partenariat sur l'écoconduite et énoncées à l'annexe IV de la présente Déclaration, en particulier les lignes directrices du PPE-TSE sur 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 en :

a) Demandant au Partenariat sur l'écoconduite d'étudier la possibilité d'une extension des principes de l'écoconduite aux véhicules électriques, aux autres moyens de transport et aux engins mobiles non routiers ;

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

26. *Nous félicitons* de l'établissement d'un nouveau partenariat sur la mobilité adaptée aux enfants et aux jeunes et soulignons qu'il importe de prendre en compte le point de vue des générations futures dans les travaux du PPE-TSE ;

27. *Décidons* d'intensifier les activités de l'Académie du PPE-TSE en favorisant les interactions entre scientifiques, professionnels et décideurs, en invitant les universités et les autres établissements d'enseignement à participer à ses travaux, en recommandant l'organisation de cours intégrés sur les transports, la santé, l'environnement et l'aménagement urbain, en envisageant l'adoption de mesures visant à soutenir financièrement sur fonds publics les étudiants inscrits dans les programmes d'enseignement pertinents de l'Académie, et en demandant au Comité directeur de mettre au point une procédure de délivrance de diplômes aux personnes ayant fréquenté l'Académie ;

28. *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 promouvoir la coopération entre secteurs concernés ;

29. *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 ;

30. *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 y proposer des amendements appropriés ;

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

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

33. *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 ;

34. *Demandons* au Comité directeur d'élaborer, en coopération avec le secrétariat, 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 ;

35. *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 ;

36. *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 ;

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

38. *Décidons* de convoquer une sixième Réunion de haut niveau en 2025 et remercions la Fédération de Russie d'avoir pris l'initiative d'accueillir cette manifestation ;

39. *Sommes reconnaissants* au Gouvernement autrichien d'avoir accueilli la cinquième Réunion de haut niveau, et remercions le Gouvernement et le peuple autrichiens de leur chaleureuse hospitalité.

Annexe I

Faits et chiffres concernant le transport, la santé et l'environnement¹

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

¹ 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).

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 particules².

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 blessées 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.

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

² Ce paragraphe a été remplacé à la demande des Pays-Bas afin de fournir des informations plus complètes.

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.

Annexe II

Recommandations en faveur de transports durables respectueux de l'environnement et de la santé¹

I. Introduction

1. Au cours de la réunion que le Bureau du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) a tenue en 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 opérer 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, en 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, Robert Thaler (Autriche).

4. L'équipe spéciale a tenu huit réunions mensuelles en ligne et, conformément à son mandat, elle a :

- a) Procédé à un échange d'expériences et de meilleures pratiques tirées des actions nationales visant à lutter contre les effets de la COVID-19 ;
- b) Établi son cadre de fonctionnement ;
- c) Forgé une vision commune des principaux thèmes à examiner dans les recommandations ;
- d) Arrêté 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 à la dix-huitième réunion du Comité directeur du PPE-TSE (tenue en ligne du 25 au 27 novembre 2020), puis, après de nouvelles consultations à une réunion de l'équipe spéciale (tenue en ligne le 12 janvier 2021), il a été adopté 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). 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 respectueux de la santé et de l'environnement – bâtir un avenir meilleur ».

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

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 ». Elles sont conçues de manière à être fortement axées sur 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. Elles ont été élaborées dans le contexte des objectifs du PPE-TSE², de la déclaration de Vienne, adoptée à l'issue de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, ainsi que 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 planification des 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 dans les infrastructures et les services. Pour ce faire, il s'agit notamment :

a) D'assurer un développement urbain aussi dense que possible, de promouvoir la mixité des zones urbaines et des bâtiments et de créer suffisamment de capacités de transport respectueuses de l'environnement et de la santé en intégrant l'aménagement du territoire et la planification 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 pour impliquer la population, faire participer les usagers et susciter l'appui du public, en particulier au stade de la planification, l'objectif étant de faire en sorte que le public adhère aux solutions proposées ;

² CEE et Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, « Programme paneuropéen sur 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.

i) D'appliquer les recommandations formulées dans le Manuel de mobilité urbaine et d'urbanisme durables de la CEE et du PPE-TSE³, conformément à l'objectif du PPE consistant à intégrer les objectifs en matière de transports, de santé et d'environnement aux politiques d'aménagement urbain et spatial.

2. Recommandation 2 : Placer la sécurité, l'efficacité et la qualité des transports publics au cœur des préoccupations relatives à 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 durable, conformément à l'objectif du PPE-TSE consistant à 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 (utilisation de flottes de véhicules électriques de transport public et création d'infrastructures spécifiques et appropriées, par exemple) ;

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

³ 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.

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 les moyens de transport remplacés 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 au moyen d'investissements dans les infrastructures, de projets de coopération entre collectivités locales et prestataires de services de mobilité ou de 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 (numériques et techniques) afin de promouvoir les solutions de mobilité partagée telles que les vélos et les trottinettes électriques en libre-service, et de prévenir les problèmes susceptibles de survenir s'agissant de la tarification et du stationnement ;

d) Collecter des 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) Promotion de politiques de sensibilisation, de planification de la mobilité durable et d'aménagement du territoire propres à lutter contre l'étalement urbain, et adoption de 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 de 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 déployant des solutions de livraison et de logistique urbaine neutres en carbone.

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 d'améliorer les modes de déplacement et de créer des réseaux de transport, des services et des solutions de mobilité plus durables. Il s'agit de promouvoir des déplacements plus sûrs, sécurisés et respectueux de l'environnement en encourageant la mobilité active, en constituant des réseaux plus intégrés et en réduisant les émissions nocives grâce à des avancées technologiques dans l'ingénierie, à la transformation numérique des services de transport et à des infrastructures performantes. Pour ce faire, il faut :

a) Poursuivre le processus de transformation numérique de la société et des transports en développant les plateformes intégrées de services de mobilité, qui regroupent plusieurs modes de transport et les associent à de potentiels intérêts des consommateurs, des pouvoirs publics et du secteur privé ;

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 »⁴ en améliorant la sécurité routière compte tenu des possibilités offertes par la transition numérique, 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 transformation numérique des réseaux et des modes de déplacement permet d'obtenir des données anonymisées tout en protégeant la vie privée, de développer ainsi les connaissances, et donc 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.

⁴ <http://www.welivevisionzero.com/vision-zero/>.

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

10. Pendant la pandémie, le vélo et la marche ont joué un rôle plus important encore que d'ordinaire parce 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 résilientes, 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 parties prenantes de premier plan ;

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 proposant des solutions multimodales attractives, qui reposent sur l'utilisation des transports en commun ;

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 ci-après 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) Les réseaux de transport de manière à éviter de créer des quartiers défavorisés et des zones non desservies ;

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

- iii) Les nouvelles évolutions et les infrastructures de transport en consultant divers acteurs, en particulier les acteurs locaux, de façon à mieux connaître et à traiter les disparités sociales dans les localités mal desservies ;
- iv) Les transports en commun en ayant à l'esprit 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 des 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 grâce aux 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 ou en adaptant les trains et les bus aux personnes à mobilité réduite.

Annexe III

Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme¹

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Ambition et objectifs.....	20
A. Mandat politique.....	21
B. Recommandations sur les mesures à prendre	21
C. La promotion du cyclisme nécessite la coopération de toutes les parties prenantes	21
II. Le cyclisme dans la région paneuropéenne	22
III. Effets bénéfiques de la pratique du vélo.....	25
A. Contribution au développement économique durable et à la création d'emplois	25
B. Soutien à une mobilité viable.....	26
C. Réduction des émissions et réalisation d'économies d'énergie	28
D. Une société plus saine et plus sûre.....	29
E. Des espaces inclusifs, sûrs, vivables et résilients.....	31
F. Avantages globaux.....	32
IV. Recommandations	32
1. Élaborer et mettre en œuvre une politique nationale de promotion du cyclisme, soutenue par un plan national de promotion du cyclisme	33
2. Améliorer le cadre réglementaire pour la promotion du cyclisme	34
3. Créer une infrastructure cyclable tenant compte des besoins des usagers	35
4. Prévoir des investissements durables et des mécanismes de financement efficaces	36
5. Tenir compte de la pratique du vélo dans les processus de planification et promouvoir la multimodalité	37
6. Promouvoir l'usage du vélo à l'aide de mesures d'incitation et par la gestion de la mobilité	39
7. Améliorer la santé et la sécurité.....	40
8. Améliorer les statistiques sur le cyclisme en vue de les utiliser pour renforcer l'efficacité des activités de suivi et d'établissement de cadres de référence	41
9. Promouvoir le cyclotourisme.....	42
10. Tirer parti des nouvelles technologies et des innovations.....	44
11. Promouvoir le cyclisme pour accroître la résilience du système de transport	45
V. Mesures concertées en faveur d'une mobilité plus active dans la région paneuropéenne	47

¹ Le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme et la liste des mesures à prendre pour assurer la promotion du cyclisme compte tenu des résultats les plus favorables qui ont été rendus publics par les pays de la région paneuropéenne sont également disponibles sous la forme de publications sur le site Web du PPE-TSE à l'adresse <https://thepep.unece.org/publications>.

Nous, Ministres des transports, de la santé et de l'environnement des États de la région paneuropéenne, réunis à Vienne à l'occasion de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, avons adopté le présent Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme.

I. Ambition et objectifs

1. Notre ambition est de promouvoir le cyclisme, ce qui contribuera à assurer des moyens de subsistance durables, à améliorer l'environnement, à créer des conditions de santé et de sécurité plus favorables, à renforcer l'inclusion sociale et la prospérité économique, et à améliorer de manière globale la qualité de vie de nos concitoyens. À cette fin, nous reconnaissons que le vélo est un mode de transport à part entière, et avons élaboré le présent Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme.

2. En assurant la promotion du cyclisme, le Plan directeur contribuera à la réalisation des buts du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), car il aura pour effet de :

- Contribuer au développement économique durable et stimuler la création d'emplois. L'industrie cycliste et le cyclotourisme présentent un potentiel économique élevé. Dans la région paneuropéenne, 750 000 emplois sont, selon les estimations, associés au cyclisme² ;
- Promouvoir un système de transport plus efficient. Quelque 131 milliards de voyageurs-kilomètres, remplaçant 42 milliards de voyageurs-kilomètres parcourus en voiture, sont effectués chaque année en vélo dans la région (encadré 3) ;
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports. Le doublement du niveau actuel de l'usage du vélo permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 8 millions de tonnes d'équivalent dioxyde de carbone (CO₂e), ce qui se traduirait par des avantages économiques indirects d'une valeur de 1,1 milliard d'euros par an dans la région (encadré 4) ;
- Promouvoir des politiques favorables à des modes de transport sûrs et respectueux de la santé. Le doublement du niveau actuel de l'usage du vélo permettrait d'éviter 30 000 décès prématurés, ce qui se traduirait par des avantages économiques indirects d'une valeur de 78 milliards d'euros par an (encadré 5) ;
- Favoriser l'intégration des politiques relatives aux transports, à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire. Il est possible de répondre aux besoins des cyclistes en mettant en place des infrastructures homogènes et en assurant la connectivité, l'accessibilité et la multimodalité lors de l'intégration des objectifs en matière de transport, de santé et d'environnement aux politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

3. Pour réaliser notre ambition, nous avons fixé les objectifs suivants, qui devraient être atteints d'ici à 2030 dans la région paneuropéenne :

a) Augmenter considérablement l'usage du vélo dans chaque pays afin de contribuer à la réalisation de la cible globale d'un doublement de l'usage du vélo dans l'ensemble de la région ;

b) Accroître la résilience du système de transport dans son ensemble en dédiant suffisamment d'espace aux cyclistes et aux piétons ;

c) Étendre et améliorer les infrastructures destinées au vélo et à la marche dans tous les pays de la région ;

d) Définir et mettre en œuvre, dans tous les pays de la région, des politiques nationales de promotion du cyclisme, soutenues par des plans, des stratégies et des programmes assortis d'objectifs nationaux ;

² <https://thepep.unecp.org/node/86>.

e) Accroître considérablement la sécurité des cyclistes dans tous les pays de la région, et réduire considérablement le nombre de cyclistes tués ou grièvement blessés dans l'ensemble de la région ;

f) Intégrer le cyclisme aux politiques relatives à la santé, notamment celles qui concernent la lutte contre les maladies non transmissibles et l'obésité ;

g) Intégrer le cyclisme, et l'infrastructure qui lui est destinée, aux projets d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de planification des infrastructures régionales et des réseaux de transport.

4. En vue de suivre les progrès accomplis dans la réalisation de ces objectifs, nous élaborerons, améliorerons et suivrons des indicateurs tels que la part modale de l'usage du vélo, le nombre de plans nationaux de promotion du cyclisme et le nombre de cas de décès et de blessures graves de cyclistes par kilomètre parcouru à vélo chaque année, en prenant 2020 comme année de référence (voir recommandation 8.1).

A. Mandat politique

5. Notre ambition se fonde sur la décision, adoptée à la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la sécurité et l'environnement (Paris, 14-16 avril 2014), « d'entreprendre l'élaboration d'un Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, étayé par des directives et des outils afin d'aider à définir des politiques visant à favoriser la pratique du vélo au niveau national. Cette nouvelle initiative s'inscrit dans le cadre des partenariats du PPE-TSE » (ECE/AC.21/2014/2-EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, annexe, par. 10).

6. Nous saluons le travail accompli dans le cadre du Partenariat du PPE-TSE sur la promotion du cyclisme, coordonné conjointement par le Ministère fédéral de l'action climatique, de l'environnement, de l'énergie, de la mobilité, de l'innovation et de la technologie de l'Autriche et le Ministère de la transition écologique et solidaire de la France, avec la participation de 25 pays, de la Fédération européenne des cyclistes (ECF) et les secrétariats de la Division des transports durables et de l'environnement de la CEE et du Bureau régional de l'Organisation mondiale de la Santé pour l'Europe (OMS/Europe).

B. Recommandations sur les mesures à prendre

7. Le Plan comprend des recommandations (sect. IV) fondées sur des données factuelles et sur les bonnes pratiques recensées dans la région, lesquelles ont été réunies dans une annexe offrant une liste de mesures à prendre pour assurer la promotion du cyclisme (cependant les annexes ne figurent pas dans la présente version abrégée du Plan directeur). Les États membres peuvent choisir les recommandations qui correspondent le mieux à leurs besoins et exigences en fonction de leur système administratif, des conditions géographiques (y compris le climat) et des objectifs poursuivis en matière de cyclisme.

C. La promotion du cyclisme nécessite la coopération de toutes les parties prenantes

8. Dans de nombreux pays, la responsabilité de la promotion du cyclisme s'exerce au niveau sous-national. Les autorités régionales et locales peuvent être hautement efficaces en tant que catalyseurs et moteurs de la promotion du cyclisme dans la région paneuropéenne, et les instances compétentes au niveau national devraient leur fournir tout le soutien financier, législatif et politique possible. Par conséquent, malgré l'étendue de la gamme des compétences s'exerçant à l'échelle de la région, le principal groupe cible visé par le Plan est constitué par les autorités nationales. La promotion du cyclisme exige l'établissement d'une coopération (ou la conclusion d'accords interinstitutions) entre les ministères responsables et intéressés (ministères de la santé, de l'environnement, des transports et, dans certains cas, des infrastructures, de l'éducation, du tourisme, de l'intérieur et des finances). Le Plan vise à obtenir la collaboration des autorités nationales dans le cadre du rôle qu'elles jouent en tant

que coordonnatrices des mesures à prendre avec d'autres autorités compétentes et parties prenantes intéressées lorsque cela s'avère approprié.

9. Le cyclisme s'intègre parfaitement aux multiples activités envisagées dans le cadre du PPE-TSE en tant que plateforme stratégique unique permettant d'encourager les responsables de la politique des transports et les urbanistes à prendre en compte les effets des transports sur la santé et l'environnement et à les gérer en adoptant des stratégies intégrées au niveau national.

10. Certaines des recommandations préconisent de lancer des appels à des organes et organismes internationaux, régionaux et supranationaux tels que la CEE, l'Union européenne, OMS/Europe et les institutions financières internationales pour qu'ils soutiennent les autorités nationales en militant en faveur d'un changement. En tant que membres de ces organismes, organisations et institutions, les États membres sont bien placés pour faire entendre clairement leur voix lors de la prise des décisions qui leur incombent et militer en faveur de la promotion du cyclisme au niveau international.

11. Les autorités, institutions, organismes et organisations susmentionnés sont à la fois des groupes cibles et des bénéficiaires directs des activités envisagées dans le cadre du Plan ; il convient cependant de se rappeler que c'est la société civile (y compris le secteur privé, et en particulier l'économie du vélo) qui est le bénéficiaire ultime de ces efforts.

II. Le cyclisme dans la région paneuropéenne

12. Le nombre de nouveaux vélos vendus en Europe dépasse celui des immatriculations de voitures particulières³. À la fin de 2017, des systèmes publics d'utilisation de vélos en libre-service avaient été mis en place dans plus de 1 250 villes à l'échelle mondiale, ce qui représente plus de 10 millions de vélos offerts en libre-service et permet de répondre de manière durable aux besoins en matière de transport et d'accès aux services, emplois, établissements d'enseignement, commodités et équipements de loisirs pour un nombre croissant de citoyens⁴ (voir encadré 1 ci-après).

13. Certains pays de la région ont une longue tradition de cyclisme, et une proportion importante de leur population utilise le vélo pour se déplacer, mais dans d'autres pays l'importance du cyclisme pour les transports, la santé, l'environnement et l'économie est à peine reconnue.

14. À l'échelle de la région paneuropéenne, les Pays-Bas arrivent en tête du classement de l'utilisation du vélo avec plus d'un quart (27 %⁵) des déplacements effectués à vélo. Le seuil des 10 % a déjà été dépassé dans des pays tels que le Danemark (15 %⁶), la Belgique (12 %⁷) et l'Allemagne (11 %⁸). La République slovaque⁹, la Suisse¹⁰ et

³ https://issuu.com/conebi/docs/european_bicycle_industry_market_8e7511a5a2e3fe.

⁴ <https://www.rolandberger.com/en/Publications/Bike-Sharing-Cornerstone-of-future-urban-mobility.html>.

⁵ Statistics Netherlands (CBS), « Netherlands Travel Survey (OVIN) », 2016, disponible à l'adresse https://www.google.com/url?sa=t&rect=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwj2zpPZ7pPvAhUQxYUKHShvAaQQFjAAegQIARAD&url=https%3A%2F%2Fwww.cbs.nl%2F-%2Fmedia%2F_pdf%2F2016%2F38%2F2016-transport-and-mobility.pdf&usg=AOvVaw2s9_yrKde-GRCBX3g-ibo5.

⁶ DTU, Center for Transport Analytics, « Transportvaneundersøgelsen 2019-2019 », disponible à l'adresse <https://www.cta.man.dtu.dk/transportvaneundersogelsen/resultater>.

⁷ SPF Mobilité et Transports, « Enquête Monitor sur la mobilité des Belges », dépôt légal : D/2019/13.831/10, décembre 2019 (données de 2017), disponible à l'adresse https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/partie_mobilite_novembre_2019_final.pdf.

⁸ Infas, DLR et IVT, « Mobilität in Deutschland 2017 (im Auftrag des BMVI) », disponible à l'adresse http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf.

⁹ « Étude nationale sur la mobilité 2015 », disponible à l'adresse <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/dopravne-modelovanie/dopravny-model-sr/dopravne-prieskumy/prieskum-mobility>.

¹⁰ « Microrecensement mobilité et transports », disponible à l'adresse <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/mobilite/bases-et-donnees/mrmt.html>.

l'Autriche¹¹, où 7 % des déplacements sont effectués à vélo, peuvent être considérées comme des pays où le cyclisme est en plein essor. Sous la barre des 5 % se trouvent notamment la Norvège (4,3 %¹²), l'Italie (3,3 %¹³), la France (2,7 %¹⁴) et le Luxembourg (2 %¹⁵). Certains de ces pays font état d'une hausse considérable de l'utilisation du vélo en 2020 en raison de la pandémie de COVID-19. Étant donné que les méthodes d'enquête employées pour parvenir aux chiffres susmentionnés et l'année au cours de laquelle ces chiffres ont été obtenus varient grandement d'un pays à l'autre, il n'est pas possible d'établir des comparaisons directes ni de dresser un tableau complet de l'utilisation du vélo dans les pays de la région paneuropéenne.

15. Les stratégies exemplaires mises en œuvre dans les pays désireux de promouvoir le cyclisme montrent que les besoins des cyclistes doivent être pris en compte en considérant qu'ils constituent un élément à part entière de toute politique intégrée de gestion des transports et de la mobilité. Cela exige qu'un vigoureux soutien politique soit fourni à tous les niveaux pour favoriser l'épanouissement d'une culture nationale du cyclisme. Selon des travaux de recherche récents menés par l'ECF sur les politiques et plans nationaux de promotion du cyclisme et sur la mise à jour constante de ces informations, effectuée par des membres du Partenariat sur le PPE-TSE qui participent activement aux travaux qui s'y rapportent, 16 pays disposent actuellement de plans nationaux de promotion du cyclisme ou de documents stratégiques similaires ; il s'agit de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique (des plans distincts étant en place dans les Flandres, en Wallonie et dans la Région de Bruxelles-Capitale), du Danemark, de la Finlande, de la France, de la Hongrie, de l'Irlande, du Luxembourg, de la Norvège, des Pays-Bas, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (des plans distincts étant en place en Angleterre, en Écosse, en Irlande du Nord et dans le pays de Galles), de la Slovaquie, de la Suède, de la Suisse et de la Tchéquie. La Fédération de Russie, l'Italie, Malte et la Slovénie sont actuellement en train d'élaborer des plans de ce type.

16. Les statistiques de la Commission européenne indiquent que dans les pays qui se sont dotés d'un plan national de promotion du cyclisme, le pourcentage de personnes qui privilégient le vélo pour se déplacer est plus élevé qu'ailleurs¹⁶.

Encadré 1

Situation du cyclisme

Le cyclotourisme est très prometteur, en particulier pour les régions périphériques, et présente un potentiel de développement important pour les nouvelles régions touristiques. Dans l'Union européenne, les touristes font chaque année plus de 2,2 milliards de déplacements en vélo et plus de 20 millions de randonnées en bicyclette qui durent jusqu'au lendemain, de sorte que cette forme de tourisme constitue un important facteur de développement économique régional.

¹¹ « Österreich unterwegs 2013/2014 », disponible à l'adresse https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:fbe20298-a4cf-46d9-bbee-01ad771a7fda/oeu_2013-2014_Ergebnisbericht.pdf.

¹² « Norwegian National Travel Survey 2013/2014 », disponible à l'adresse <http://nsddata.nsd.uib.no/webview/pdf?mode=ddiToPDF&executepdf=true&study=http://nsddata.nsd.uib.no/obj/fStudy/NSD2163&language=en>.

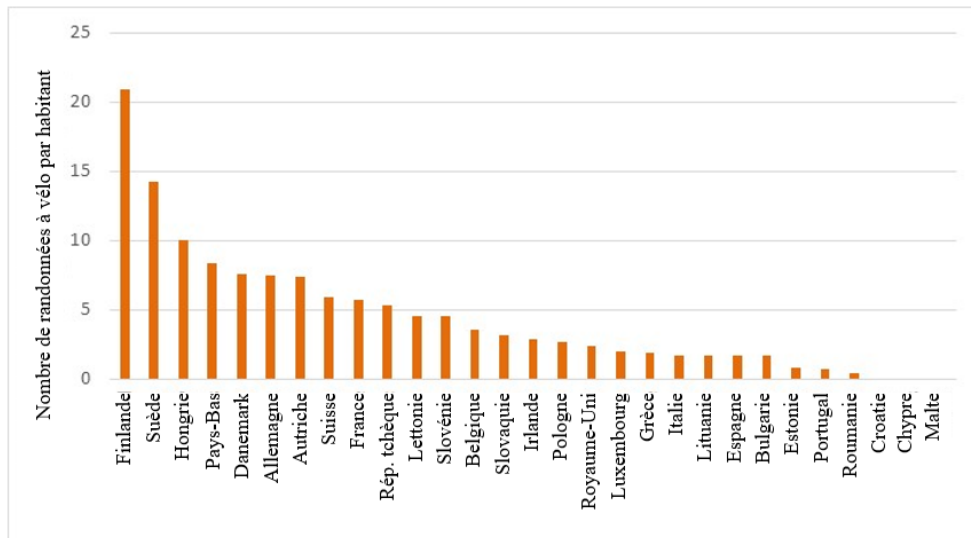
¹³ Isfort, « 17° Rapporto sulla mobilità degli Italiani », 2020, disponible à l'adresse <https://www.isfort.it/wp-content/uploads/2020/12/RapportoMobilita2020.pdf>.

¹⁴ Ministère de la transition écologique, « Enquête de mobilité des personnes », 2019, disponible à l'adresse <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-francais-se-deplacent-ils-en-2019-resultats-de-lenquete-mobilite-des-personnes>.

¹⁵ « Modu 2.0 : Stratégie pour une mobilité durable », disponible à l'adresse <https://transports.public.lu/dam-assets/publications/contexte/strategie/modu2-fr-brochure.pdf>.

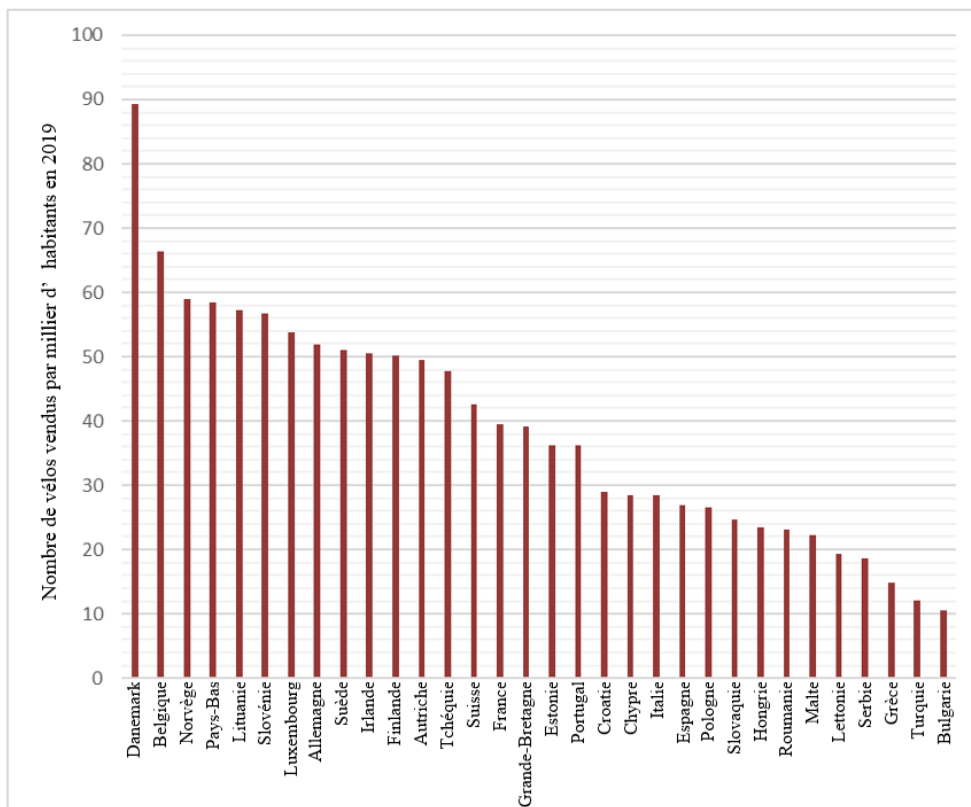
¹⁶ https://data.europa.eu/euodp/data/dataset/S2017_82_2_422A_422B.

Figure I
 Cyclotourisme – Nombre de déplacements par habitant



Source : Fédération européenne des cyclistes, « Cycling Barometer 2013 » ; Office fédéral des routes suisse, « Velofahren in der Schweiz 2014 », dans *Materialien Langsamverkehr*, vol. 132 (2015).

Figure II
 Ventes de bicyclettes en 2019



Source : Pour l'Union européenne et la Turquie, Confederation of the European Bicycle Industry (CONEBI), « 2020 European bicycle industry and market profile ». Tous les autres chiffres ont été communiqués directement par les États membres du Partenariat sur la promotion du cyclisme : pour la Serbie, Fédération serbe du cyclisme ; pour la Suisse, Vélosuisse (Association suisse des fournisseurs de bicyclettes) ; pour la Norvège, Organisation des marchands de cycles. Les données démographiques pour les 28 États membres de l'Union européenne, ainsi que pour la Norvège, la Serbie, la Suisse et la Turquie, proviennent d'EUSTAT.

III. Effets bénéfiques de la pratique du vélo

17. Le présent chapitre porte essentiellement sur les effets bénéfiques de la pratique régulière du vélo qui ont trait aux transports, à l'environnement et la santé, à l'économie et au marché de l'emploi. Ces effets sont déterminés en utilisant les moyens les plus modernes qui soient (par exemple, l'Outil d'évaluation économique des effets sanitaires (HEAT) de l'OMS/Europe pour la pratique du vélo et la marche¹⁷), élaborés en exploitant les résultats d'études fondées sur l'hypothèse que l'objectif consistant à doubler l'usage du vélo dans toute la région sera atteint. Des références aux buts du PPE-TSE sont fournies.

18. La promotion du cyclisme contribue à la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et à la réalisation des objectifs de développement durable¹⁸. Les objectifs suivants sont particulièrement pertinents : il s'agit des objectifs 1 (Éliminer la pauvreté sous toutes ses formes et partout dans le monde), 2 (Éliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer la nutrition et promouvoir l'agriculture durable), 3 (Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge), 5 (Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles), 7 (Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable), 8 (Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous), 9 (Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation), 11 (Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables), 12 (Établir des modes de consommation et de production durables), 13 (Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions) et 17 (Renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser)¹⁹. La marche et le vélo sont des options de mobilité viables pour les déplacements essentiels, surtout sur des distances courtes ou moyennes, même lorsque le système de transport est perturbé, comme c'est le cas pendant une pandémie.

19. Bien que de nombreux pays de la région paneuropéenne tiennent à jour des statistiques sur le nombre de kilomètres parcourus à vélo²⁰, d'autres ne possèdent pas de données de ce genre ; dans de tels cas, les membres du Partenariat ont collaboré avec des experts pour déterminer les effets bénéfiques de la pratique du vélo²¹.

A. Contribution au développement économique durable et à la création d'emplois

20. Un doublement de l'usage du vélo dans la région créerait de nouveaux emplois et augmenterait le chiffre d'affaires des entreprises vendant des bicyclettes au détail. Les cyclistes soutiennent également l'économie rurale et locale (encadré 2).

Encadré 2

Contribution au développement économique durable et à la création d'emplois

Le cyclisme crée des emplois ! Environ 750 000 emplois sont liés au cyclisme dans la région paneuropéenne, et ce nombre n'a cessé d'augmenter au cours des dernières années²². Les secteurs économiques intéressés sont notamment ceux de la construction et de l'entretien des infrastructures cyclables, de l'industrie des courses cyclistes et des recherches portant sur le cyclisme, ainsi que ceux des réparations de vélos, des programmes de location de bicyclettes et des services de coursiers à vélo. Les calculs effectués en prenant comme base les données publiées dans le rapport intitulé *Cycling Works : Jobs and Job-Creation in the*

¹⁷ www.heatwalkingcycling.org/#homepage.

¹⁸ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/objectifs-de-developpement-durable/>.

¹⁹ <https://ecf.com/groups/cycling-delivers-global-goals>.

²⁰ Allemagne, Autriche, Belgique, Chypre, Danemark, Finlande, France, Irlande, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède, Suisse.

²¹ À l'exclusion du Canada et des États-Unis d'Amérique.

²² <https://thepep.unecce.org/node/86>.

*Cycling Economy*²³ indiquent que le doublement de la part modale du cyclisme dans l'Union européenne (8 % en 2014) créerait 400 000 emplois de plus et entraînerait une augmentation de 3,5 milliards d'euros du chiffre d'affaires des entreprises vendant des bicyclettes au détail.

Le cyclisme soutient l'économie rurale et locale. Selon une étude, les cyclistes dépensent en moyenne trois à quatre fois plus d'argent à chaque endroit où ils se rendent que les visiteurs qui se déplacent en voiture²⁴, tandis que les cyclistes qui enfourchent chaque jour leur vélo parcourent des distances plus courtes que les trajets qu'ils devraient accomplir en voiture, ce qui les incite à faire leurs emplettes dans des magasins locaux plutôt que dans de grands centres d'achat situés en périphérie des agglomérations. C'est pour cette raison que la pratique du vélo a un effet bénéfique sur le chiffre d'affaires des fournisseurs locaux et facilite l'application de principes rationnels pour la création de zones combinant quartiers résidentiels et infrastructures connexes pour servir de base à des modes de vie durables.

B. Soutien à une mobilité viable

21. Le vélo est l'un des modes de transport qui utilisent le plus efficacement l'espace disponible, et le moyen de locomotion le plus efficace pour parcourir des distances allant jusqu'à cinq kilomètres. Un doublement de l'usage du vélo dans la région augmenterait la part des espaces publics utilisables par les populations en réduisant les encombrements, ce qui se traduirait par des avantages économiques indirects d'une valeur de 4,9 milliards d'euros (encadré 3).

Encadré 3

Le cyclisme favorise la mobilité viable

Dans les villes européennes, qui doivent faire face aux défis que posent l'urbanisation accrue et la croissance démographique qui en découle, les espaces publics sont limités. Les structures urbaines ne se prêtent que rarement à l'aménagement de zones supplémentaires pour la circulation de véhicules à moteur, et les infrastructures actuelles sont sollicitées au point d'avoir atteint leurs limites.

En octobre 2018, à l'occasion d'une réunion informelle de Ministres de l'environnement et des transports de l'Union européenne, a été adoptée la Déclaration de Graz²⁵, dans laquelle les Ministres ont invité la Commission européenne à élaborer et mettre en œuvre d'ici à 2021 une stratégie globale traçant la voie, grâce à des ensembles de mesures adaptées, vers une mobilité viable, propre, sûre, abordable et inclusive. Dans la Déclaration de Graz, les ministres signataires ont fait le point sur la Déclaration sur le vélo comme moyen de transport respectueux du climat et de l'environnement, qui avait été adoptée en octobre 2015²⁶. Le cyclisme est l'un des modes de transport qui utilisent le plus efficacement l'espace disponible. Une voiture en stationnement a besoin de plus de 8 fois la place prise par un vélo en mouvement et, quand elle se déplace, il lui faut 28 fois plus de place²⁷. Après des décennies de planification axée sur l'automobile dans des villes telles que Berlin, les superficies réservées à la circulation des voitures sont 19 fois plus étendues que celles qui sont attribuées aux cyclistes²⁸. Le doublement de l'usage du vélo permettra d'augmenter la part des espaces publics mis à la disposition des personnes.

²³ <https://ecf.com/groups/cycling-works-jobs-and-job-creation-cycling-economy>.

²⁴ https://www.cyclinguk.org/sites/default/files/document/migrated/campaign/0902_ctc_newvision_final-low-res.pdf.

²⁵ <https://www.eu2018.at/fr/latest-news/news/10-30-Graz-Declaration.html>.

²⁶ <http://www.eu2015lu.eu/fr/actualites/articles-actualite/2015/10/07-info-transports/>.

²⁷ <https://english.kimnet.nl/publications/publications/2018/04/06/cycling-facts>.

²⁸ https://www.clevere-staedte.de/files/tao/img/blog-news/dokumente/2014-08-05_Flaechen-Gerechtigkeits-Report.pdf.

Un pourcentage important des déplacements effectués chaque jour en voiture pourrait être remplacé par des trajets réalisés à vélo étant donné que plus de 50 % de toutes les distances à parcourir sont inférieures à cinq kilomètres²⁹. Pour autant que des infrastructures appropriées soient en place, le vélo est le mode de transport le plus rapide et le plus efficace pour effectuer des trajets sur de courtes distances, étant donné qu'un cycliste peut généralement suivre l'itinéraire le plus direct, à une vitesse moyenne plus élevée. Quelque 131 milliards de voyageurs-kilomètres sont parcourus chaque année par des cyclistes dans la région paneuropéenne, ce qui remplace environ 42 milliards de voyageurs-kilomètres parcourus en voiture par an, et le doublement de l'usage du vélo doublerait le nombre de kilomètres transférés de cette manière d'un mode à l'autre. Cette hypothèse est fondée sur des données récentes : la moyenne calculée pour les parties de la région paneuropéenne qui ont fait l'objet d'une analyse est de 144 kilomètres par an. Il convient toutefois de noter que l'usage du vélo permet non seulement de remplacer les trajets effectués en voiture (32 %), mais aussi ceux qui sont faits en empruntant les transports en commun (42 %), et 26 % des trajets effectués à pied. Les vélos électriques soutiennent favorablement la comparaison avec les voitures pour les trajets allant jusqu'à 10 kilomètres³⁰, et les vélos-cargos sont des options efficaces aux endroits où la circulation automobile est limitée ou interdite. Par rapport à la marche, l'usage du vélo a pour effet d'augmenter la superficie de la zone géographique dans laquelle résident les usagers des chemins de fer, un trajet de 2 kilomètres pouvant alors être porté à 6 kilomètres avec la même dépense d'énergie³¹.

Compte tenu de son efficacité en tant que mode de transport optimisant l'utilisation de l'espace, le vélo aide à éviter les encombrements et permet de transformer des superficies jusqu'alors affectées à la circulation des véhicules à moteur en zones de loisirs offrant un milieu de vie de qualité élevée. Le vélo permet à son usager de ne dépendre ni d'horaires ni de sources d'énergie extérieures. La réduction des encombrements suite au doublement de l'usage du vélo produira des avantages économiques indirects d'une valeur de 4,9 milliards d'euros³².

Le remplacement des déplacements effectués en voiture par des trajets accomplis à vélo permet également aux municipalités de réduire leurs dépenses de construction et d'entretien des routes. Selon des calculs d'experts réalisés à partir de données publiées par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) sur les investissements d'infrastructure³³ et l'entretien de l'infrastructure³⁴, le doublement du niveau actuel de l'usage du vélo dans les pays sur lesquels portent les estimations permettrait d'économiser 0,7 milliard d'euros au titre des investissements dans l'infrastructure routière, et 0,4 milliard d'euros sur les dépenses d'entretien des routes.

Après la marche, le vélo est le mode de transport le moins coûteux. Comme les bicyclettes sont plus abordables et plus démocratiques que les voitures, un nombre plus grand de personnes peuvent se permettre d'en posséder une. Le cyclisme présente par conséquent des avantages sociaux directs : il démocratise la mobilité, augmente l'autonomie et contribue à la réalisation de l'objectif de développement durable 10 (Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre).

²⁹ <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sources-methodes/enquete-nomenclature/1543/139/enquete-nationale-transports-deplacements-entd-2008.html> ; et renseignements reçus du Ministère fédéral des transports, de la construction et du développement urbain de l'Allemagne (2016).

³⁰ https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/hgp_electric_bikes_get_things_rolling.pdf.

³¹ Hermann Knoflacher, *Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung: Verkehrsplanung* (Vienne, Böhlau Verlag, 2017).

³² Montant calculé en utilisant un prix déterminé en appliquant la méthode britannique WebTAG pour évaluer les encombrements (<https://www.gov.uk/guidance/transport-analysis-guidance-webtag>). Voir aussi European Climate Foundation, *Annual Report 2016 : Embracing Tipping Points* (2016).

³³ <https://data.oecd.org/fr/transport/investissements-d-infrastructure.htm>.

³⁴ <https://data.oecd.org/fr/transport/entretien-de-l-infrastructure.htm>.

C. Réduction des émissions et réalisation d'économies d'énergie

22. Le secteur des transports est l'un des principaux responsables des émissions de GES, et le seul secteur dans lequel les émissions ont augmenté depuis 1990. En remplaçant des voyageurs-kilomètres parcourus en voiture, l'usage du vélo réduit directement la consommation de carburant, les émissions de GES, les quantités de polluants atmosphériques et le bruit. Le doublement de l'usage du vélo offrira les avantages économiques indirects suivants :

- a) Réduction des émissions de GES de 8 millions de tonnes de CO₂, ce qui représentera une économie de 1,1 milliard d'euros par an ;
- b) Réduction de la pollution atmosphérique et sonore, ce qui représentera une économie pouvant atteindre 0,8 milliard d'euros par an ;
- c) Économie pouvant atteindre 2,6 milliards d'euros par an sur les frais de carburant (encadré 4).

Encadré 4

L'usage du vélo réduit les émissions et produit des économies d'énergie

L'Accord de Paris, conclu au titre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, offre un moyen de limiter, à l'avenir, l'augmentation de la température à un niveau nettement inférieur à 2 °C (ou même 1,5 °C si l'on souhaite se fixer un objectif ambitieux). Pour atteindre le premier objectif, il faudra réduire les émissions de GES de 80 à 95 % d'ici à 2050³⁵. L'Union européenne s'est engagée à dépasser cet objectif et à parvenir à la neutralité climatique à l'horizon 2050³⁶. Le remplacement des voyageurs-kilomètres parcourus en voiture réduit aussi la consommation de carburant, les émissions de GES et les pollutions atmosphérique et sonore. Selon l'ECF, les voitures émettent environ 271 g de CO₂ par km³⁷. Le doublement du niveau actuel d'usage du vélo réduira de 8 millions de tonnes de CO₂ les émissions de GES, ce qui se traduira par des avantages économiques indirects d'une valeur de 1,1 milliard d'euros par an³⁸.

Des polluants atmosphériques tels que les oxydes d'azote (NOx) et les particules trouvent, dans une large mesure, leur origine dans la circulation des véhicules à moteur. Ces oxydes sont principalement émis par les véhicules à moteur diesel, et leur taux dépasse les limites compatibles avec les normes de protection de la santé dans plusieurs villes. En réponse, de plus en plus de villes créent des zones à faibles émissions. En outre, l'OMS estime que près de 83 % des personnes habitant les villes pour lesquelles des données sur les particules sont disponibles sont exposées à des concentrations de particules d'un diamètre inférieur à 10 µm (PM10) qui dépassent les taux indiqués dans les lignes directrices de l'OMS relatives à la qualité de l'air³⁹. L'usage du vélo, qui n'entraîne aucune émission de NOx ni de

³⁵ http://www.roadmap2050.eu/attachments/files/Volume1_fullreport_PressPack.pdf. Voir aussi Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, *Données présentées dans les inventaires nationaux de gaz à effet de serre pour la période 1990-2013* (FCCC/SBI/2015/21).

³⁶ https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_fr.

³⁷ <https://ecf.com/groups/cycle-more-often-2-cool-down-planet-quantifying-co2-savings-cycling>.

³⁸ Commission économique pour l'Europe, *ForFITS Model: Assessing Future CO₂ Emissions* (sans date), disponible à https://www.unece.org/trans/theme_forfits.html ; *ibid.*, *Development and implementation of a monitoring and assessment tool for CO₂ emissions in inland transport to facilitate climate change mitigation*, document informel n° 2, soixante-troisième session du Comité des transports intérieurs (Genève, 10-13 octobre 2017) ; et Michael Replogle et Lew Fulton, « A Global High Shift Scenario: Impacts and Potential for More Public Transport, Walking, and Cycling with Lower Car Use », dans *International Journal of Sustainable Transportation*, vol. 8 (2014). Une mise à jour de l'étude effectuée par l'Institute for Transportation and Development Policy et l'Université de Californie-Davis est disponible à https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2015/11/A-Global-High-Shift-Cycling-Scenario_Nov-2015.pdf.

³⁹ <http://www.euro.who.int/fr/health-topics/environment-and-health/air-quality/publications/2013/health-effects-of-particulate-matter.-policy-implications-for-countries-in-eastern-europe,-caucasus-and-central-asia-2013>.

particules, améliore considérablement la qualité de l'air, en particulier aux endroits où il est le plus nécessaire de la protéger, c'est-à-dire dans les villes.

Les avantages économiques indirects d'une réduction de la pollution atmosphérique suite au doublement du niveau actuel d'usage du vélo représenteront 0,4 milliard d'euros par an. En supposant que le parc de véhicules comprenne 41 % de voitures à moteur diesel et 54 % à moteur à essence⁴⁰, et que la proportion des véhicules de ce parc qui sont conformes aux normes d'émissions⁴¹ soit connue, les coûts imputables à la pollution atmosphérique peuvent être estimés en utilisant le *Manuel sur les coûts externes des transports*⁴².

Les avantages économiques indirects résultant d'une réduction de la pollution sonore suite au doublement du niveau actuel d'usage du vélo représenteront 0,4 milliard d'euros par an. L'Agence européenne pour l'environnement a indiqué que « la circulation routière est la principale source de bruit ambiant, 125 millions de personnes vivant dans les pays de l'Union européenne étant, selon les estimations, affectées par des niveaux de bruit supérieurs à 55 décibels (dB) en fonction de l'indicateur Lden (niveau jour-soir-nuit) »⁴³. Étant donné que l'usage du vélo ne produit pas de bruit, l'augmentation de la part modale de ce moyen de locomotion, en particulier dans les villes, où la densité démographique est élevée et où les distances entre le domicile et les itinéraires empruntés pour les transports sont faibles, réduira la pollution sonore et augmentera la qualité de vie.

À l'exception des cas où des vélos électriques sont rechargés par raccordement à une source d'électricité fournie par une centrale utilisant du combustible fossile, l'usage d'un vélo n'entraîne aucune utilisation de combustible ou carburant fossile. Les avantages économiques indirects résultant des économies de carburant réalisées en doublant le niveau actuel de l'usage du vélo représentent 2,6 milliards d'euros par an. Le remplacement des voyageurs-kilomètres parcourus en voiture réduit la consommation de carburant. Aux fins du calcul de ces avantages, on a considéré que le prix du carburant était de 0,08 euro au kilomètre et de 1,32 euro le litre (moyenne pour le carburant diesel et l'essence, Eurostat, 2014), et que la consommation moyenne était de 6,1 litres aux 100 kilomètres (CEE). L'usage du vélo contribue par conséquent à la décarbonisation de l'économie.

D. Une société plus saine et plus sûre

23. La pratique du vélo réduit l'inactivité physique et les modes de vie sédentaires, dont l'effet sur la santé représente un coût estimé à 54 milliards de dollars au titre des soins de santé directs, et 14 milliards de dollars de plus sous la forme de pertes de productivité. Le doublement du niveau actuel de l'usage du vélo réduira l'absentéisme au travail, ce qui se traduira par des avantages économiques indirects représentant jusqu'à 7 milliards d'euros par an. Il évitera également 30 000 décès et produira des avantages économiques indirects d'une valeur de 78 milliards d'euros (encadré 5). Pendant la pandémie, le vélo s'est révélé un moyen efficace de respecter à la fois les consignes de distanciation physique et les recommandations en matière d'activité physique quotidienne, et un mode de transport bien adapté aux déplacements essentiels. Dans une telle situation, où chacun cherche à réduire autant que possible ses déplacements, la marche et le vélo se sont avérés des options de mobilité particulièrement appropriées.

⁴⁰ <https://www.acea.be/statistics/article/vehicles-in-use-europe-2017>.

⁴¹ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/proportion-of-vehicle-fleet-meeting/proportion-of-vehicle-fleet-meeting-1>.

⁴² https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/handbook_on_external_costs_of_transport_2014_0.pdf.

⁴³ <https://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>.

Encadré 5

La pratique du vélo contribue à rendre la société plus saine et plus sûre

L'activité physique présente de nombreux avantages sur les plans de la santé, des relations sociales, de l'environnement, de la culture et de l'économie pour les individus, les collectivités et les nations. Il est bien connu qu'une activité régulière contribue à prévenir les principales maladies non transmissibles, au nombre desquelles les cardiopathies, les accidents vasculaires cérébraux, le diabète de type 2 et les cancers du sein et du côlon. Elle contribue également à fournir une protection en présence d'autres facteurs de risque de maladies non transmissibles importantes (tels qu'hypertension et obésité) et elle est associée à une amélioration de la santé mentale, à un retardement de l'apparition de la démence et à une amélioration de la qualité de vie et du bien-être.

Selon l'OMS, les niveaux d'activité physique insuffisante sont élevés à l'échelle mondiale : 27,5 % des adultes et 81 % des adolescents ne satisfont pas aux recommandations minimales mondiales relatives à l'activité physique (150 à 300 minutes d'activité physique aérobique d'intensité modérée ou 75 à 150 minutes d'activité physique aérobique d'intensité soutenue par semaine pour les adultes, et au moins 60 minutes d'activité physique d'intensité modérée à forte par jour pour les enfants et les adolescents de 5 à 17 ans)⁴⁴. À l'échelle mondiale, le coût de l'inactivité physique a été estimé, d'après des chiffres de 2013, à 54 milliards de dollars par an au titre des soins de santé directs à fournir, auxquels s'ajoutent 14 milliards de dollars attribuables aux pertes de productivité⁴⁵.

La pratique du vélo réduit fortement l'inactivité physique. On a constaté qu'effectuer régulièrement des trajets à vélo réduisait le risque total de mortalité d'environ 10 %⁴⁶. Bien que les personnes qui utilisent activement ce mode de locomotion dans le cadre de leurs déplacements doivent tenir compte de risques pour la santé tels que l'accroissement du risque d'accidents de la route entraînant des traumatismes et l'augmentation du volume d'air pollué inhalé, les avantages de l'activité physique pour la santé l'emportent selon un rapport de 9 à 1 sur les risques ou coûts associés⁴⁷.

La réduction de l'absentéisme au travail qui sera enregistrée si le niveau actuel de l'usage du vélo est doublé représentera 7 milliards d'euros sous la forme d'avantages économiques indirects par an⁴⁸. Un pourcentage élevé de déplacements effectués à vélo a un effet important sur la santé mentale et physique des cyclistes, ce qui réduit le nombre de jours de congé maladie au travail, le coût des soins de santé à charge des régimes d'assurance maladie publics et privés, et la perte de main-d'œuvre.

Le doublement du niveau actuel de l'usage du vélo permettrait d'éviter 30 000 décès (principalement grâce à l'augmentation de l'activité physique) et représenterait un avantage indirect de 78 milliards d'euros⁴⁹.

Toutefois, pour faire en sorte que la pratique du vélo produise tous les avantages que l'on en attend pour la santé, il est impératif de prendre les questions de sécurité en compte. Une infrastructure cyclable dédiée et des routes conçues selon des critères destinés à réduire la vitesse moyenne des véhicules encourageront la pratique du vélo et entraîneront une baisse du nombre et du degré de gravité des collisions mettant en cause des voitures, des cyclistes et des piétons.

En utilisant des données de l'OCDE sur le nombre de personnes tuées dans des accidents de la route⁵⁰, les estimations de l'Union européenne sur les blessures⁵¹ et les coûts liés aux traumatismes subis par les victimes corporelles, déterminés à l'aide de l'outil HEAT, l'avantage économique indirect obtenu en évitant les accidents de voiture (réduction

⁴⁴ <https://www.who.int/fr/publications/i/item/9789240014886>.

⁴⁵ <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/272722/9789241514187-eng.pdf>.

⁴⁶ <https://ijbnpa.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12966-014-0132-x>.

⁴⁷ Natalie Mueller et autres, « Health impact assessment of active transportation : A systematic review », dans *Preventive Medicine*, vol. 76 (2015), p. 103 à 114.

⁴⁸ Calcul effectué avec l'outil HEAT pour les pays pris en compte dans les estimations.

⁴⁹ Calcul effectué avec l'outil HEAT.

⁵⁰ <https://data.oecd.org/fr/transport/accidents-de-la-route.htm>.

⁵¹ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/map-viewer/.

du nombre de décès et de blessures graves ou légères) suite au doublement du niveau actuel d'usage du vélo est estimé à 3,0 milliards d'euros par an. Selon une étude coûts-avantages allemande⁵², l'avantage économique indirect obtenu en évitant des dommages matériels subis en cas d'accident de voiture après doublement du niveau actuel d'usage du vélo dans la région représentera 4,9 milliards d'euros par an.

E. Des espaces inclusifs, sûrs, vivables et résilients

24. Le vélo peut permettre le transport d'autant de personnes que les voitures particulières en accaparant beaucoup moins d'espace (encadré 6). En investissant dans les infrastructures cyclables, on réduit à un minimum les opérations de colmatage des sols (consistant à couvrir ceux-ci d'un matériau imperméable) et on fait des économies. Le réaménagement des zones de circulation de manière à les rendre conviviales pour les cyclistes crée de précieux espaces publics, ce qui améliore la qualité de vie de tous les habitants. Les rues propices à la circulation à vélo et les espaces partagés peuvent être plus facilement adaptés à l'évolution de la situation, comme on a pu le constater pendant la pandémie.

Encadré 6

La promotion du cyclisme contribue à la création d'espaces inclusifs, sûrs, vivables et résilients

L'espace et le sol sont des ressources limitées. Il est par conséquent essentiel, pour des raisons économiques et écologiques, de réduire à un minimum les opérations d'imperméabilisation du sol (par recouvrement) et l'utilisation des terres à des fins d'implantation d'infrastructures de transport. De vastes parties de l'Europe sont hautement fragmentées en raison de la mise en place d'infrastructures de transport et de l'étalement urbain. En particulier dans les zones urbaines, le sol s'imperméabilise suite à la construction de nouveaux logements et à l'implantation d'infrastructures. Les avantages présentés par les infrastructures cyclables par rapport à celles qui sont consacrées à l'automobile consistent notamment en une réduction des niveaux d'imperméabilisation et de fragmentation des sols, ainsi qu'en une baisse des coûts. Le réaménagement des zones affectées à la circulation, des espaces verts et des jardins publics, effectué pour les rendre propices à la pratique du vélo, se traduit par une augmentation du nombre et de la superficie des espaces publics fort prisés des habitants et des zones où il est agréable de vivre, ce qui améliore la qualité de vie de tous.

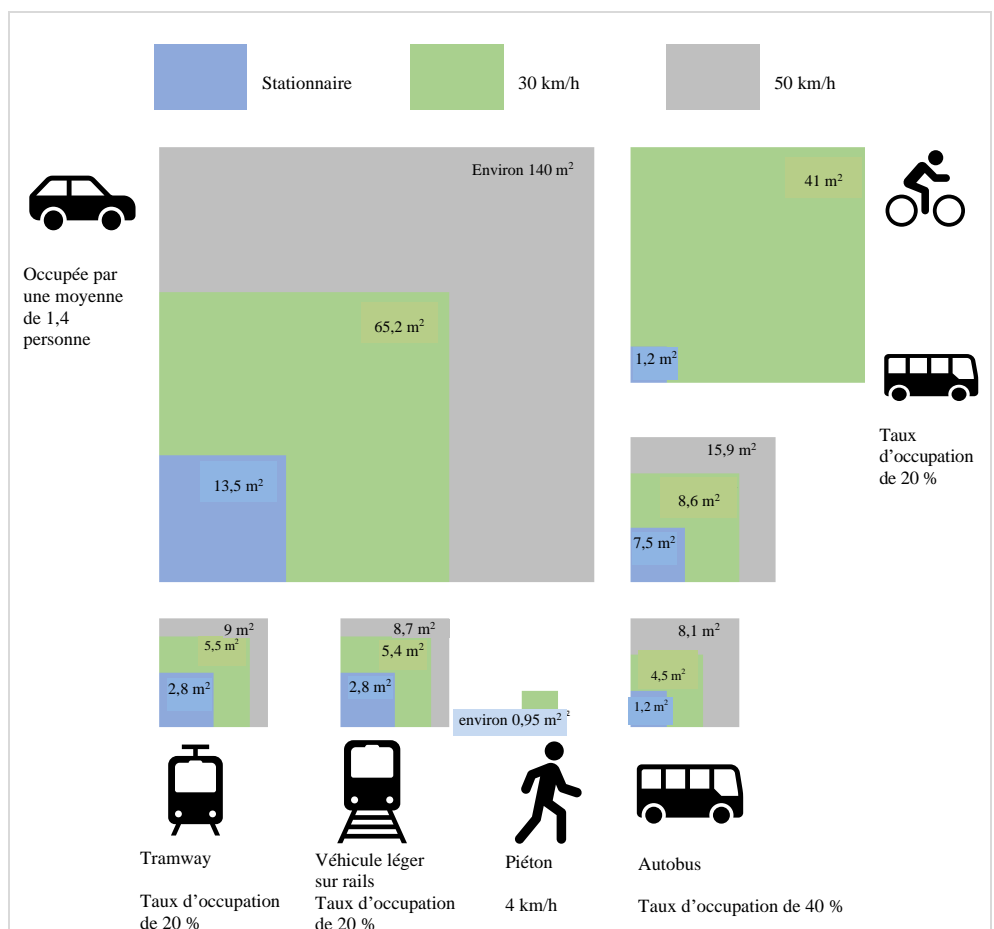
Comme l'indique la figure III, autant de personnes peuvent se déplacer en vélo qu'en voiture particulière en utilisant beaucoup moins d'espace, notamment dans les villes. Dans de nombreuses zones du centre-ville, les voitures en stationnement accaparent de précieux espaces publics, un problème qui pourrait être évité en doublant le niveau d'usage du vélo. La pratique du vélo présente un avantage pour la mise en œuvre d'une approche intégrée en matière de transports et d'urbanisme, qui devrait tenir compte de la qualité, sur les plans social et de l'environnement, de toute zone en fonction de la perception qu'en ont les habitants, les employés, les clients et les visiteurs.

La qualité d'une zone dépend dans une large mesure des conditions régnant dans les espaces publics où les gens interagissent naturellement les uns avec les autres et avec leur communauté, notamment les rues et les parcs, de sorte qu'elle est fonction des politiques publiques et des décisions prises en matière d'aménagement des espaces.

Une approche intégrée dans le domaine des transports et de l'urbanisme devrait viser à promouvoir le développement de quartiers à usage mixte aménagés de façon à raccourcir les distances à parcourir et à promouvoir la marche et la pratique du vélo. Une bonne combinaison optimisant la densité de population et l'utilisation mixte des sols peut se traduire par une forte augmentation des activités liées à l'usage du vélo.

⁵² Wolfgang Röhling et Tanja Schäfer, *Kosten-Nutzen-Analyse : Bewertung der Effizienz von Radverkehrsmaßnahmen – Schlussbericht* (Denzlingen, Allemagne, Transport Consulting International, 2008).

Figure III
Comparaison portant sur la consommation des espaces (par personne) pour les voitures, autobus, tramways, véhicules légers sur rails, vélos et piétons



Source : Martin Randelhoff (Zukunft Mobilität), « Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten (par personne) », 2014.

F. Avantages globaux

25. Les avantages actuels représentent un total dépassant 130 milliards d'euros par an, montant qui dépasserait les 260 milliards d'euros en cas de doublement du niveau d'usage du vélo dans la région. Le total serait en fait encore plus élevé étant donné que certains avantages importants, tels que ceux qui seraient obtenus grâce aux progrès touchant des aspects tels que l'esthétique, l'équité et l'égalité ne peuvent pas être quantifiés en termes monétaires.

IV. Recommandations

26. Les recommandations suivantes donnent une idée des mesures qui peuvent être prises pour assurer la promotion du cyclisme. Chaque pays peut choisir celles qui sont le plus susceptibles de satisfaire ses besoins compte tenu du système administratif qui lui est propre (la responsabilité de la promotion du cyclisme pouvant, le cas échéant, être répartie entre divers secteurs gouvernementaux et organismes administratifs aux niveaux national, régional et local), des conditions géographiques (y compris le climat) et d'autres facteurs qui le caractérisent. Une attention particulière devrait être portée aux recommandations formulées à la section 11, qui donnent des orientations sur les mesures que les autorités pourraient prendre pour accroître la résilience du système de transport en cas de pandémie et dans d'autres situations de crise.

27. Pour une description plus détaillée des recommandations, y compris une liste des bonnes pratiques, se reporter à la liste des mesures à prendre pour assurer la promotion du cyclisme, compte tenu des résultats les plus favorables qui ont été rendus publics par les pays de la région paneuropéenne et qui seront publiés sous la forme d'une annexe jointe au Plan.

1. Élaborer et mettre en œuvre une politique nationale de promotion du cyclisme, soutenue par un plan national de promotion du cyclisme

28. Dans certains pays de la région paneuropéenne, le vélo n'est pas considéré comme un moyen de transport à part entière et n'est pas pleinement intégré aux politiques nationales des transports, de la santé et de l'environnement ; dans de nombreux cas, son usage n'est pas non plus pris en compte dans les programmes de cours des futurs urbanistes.

29. Un plan systématique, adopté à l'échelle internationale, aidera les parties prenantes nationales et locales à rationaliser leurs efforts de promotion du cyclisme en vue d'aborder les questions susmentionnées. Les plans nationaux de promotion du cyclisme sont des documents d'orientation qui revêtent une importance stratégique étant donné qu'ils proposent un cadre pour l'expansion du cyclisme à divers niveaux des politiques et soutiennent les efforts des autorités régionales et locales.

30. Les mesures supplémentaires suivantes se sont révélées efficaces en tant que moyens de mettre en œuvre les plans nationaux de promotion du cyclisme : il s'agit de la fourniture d'une formation (renforcement des capacités) aux principales parties prenantes, de la création d'un réseau de parties prenantes et de la nomination d'un responsable national du cyclisme ayant pour fonction de diriger le processus de promotion de ce mode de locomotion.

Recommandation 1.1 : Élaborer (ou actualiser) et mettre en œuvre un plan national de promotion du cyclisme

31. Un plan national de promotion du cyclisme offre un cadre pour les mesures à entreprendre dans ce domaine au niveau national. Il devrait, au même titre que ses objectifs et recommandations, refléter les caractéristiques du pays dans lequel il est mis en œuvre et englober les politiques et stratégies relatives au cyclisme. Les autorités nationales devraient coordonner, suivre et actualiser sa mise en œuvre et s'assurer de la participation de toutes les parties prenantes intéressées aux niveaux régional et local.

Recommandation 1.2 : Créer de solides groupes de travail chargés des questions relatives au cyclisme et nommer un responsable national pour le cyclisme

32. Il conviendrait d'assurer des contacts et des échanges d'idées périodiques entre les parties prenantes aux niveaux local, régional et national, de même qu'entre les secteurs des transports, de la santé, de l'environnement et de l'économie, afin d'améliorer la compréhension des besoins et exigences dans le domaine du cyclisme.

33. Les pays devraient nommer un responsable national du cyclisme (dans le cas de ceux qui viennent de commencer à promouvoir ce mode de locomotion) ou créer un centre national de compétences pour le cyclisme (pour ceux qui possèdent déjà une certaine expérience en la matière). Ce responsable ou ce centre devrait, dans des conditions idéales, être soutenu par tous les ministères intéressés et recevoir un mandat précis ; il conviendrait en outre d'énoncer clairement leur profil ou leur description. Le responsable ou le directeur du centre de compétences devrait consacrer la totalité de son temps de travail aux questions liées au cyclisme, avoir des compétences techniques étendues, être habilité à s'adresser à une vaste gamme de parties prenantes, jouer le rôle de coordinateur et de moteur, manifester de la motivation et de l'enthousiasme pour le cyclisme, et pratiquer régulièrement le vélo.

Recommandation 1.3 : Créer un centre national de connaissances ou « académie du vélo » pour la formation des professionnels et le renforcement des compétences

34. L'éducation, la formation et la sensibilisation sont les moyens les plus efficaces de transmettre des connaissances et de diffuser les solutions proposées en faveur du cyclisme. Les « académies du vélo » (plateformes destinées à faciliter les échanges de savoir-faire) peuvent fournir la formation professionnelle nécessaire et assurer le renforcement des

compétences. Elles peuvent être mises en liaison avec des instituts de recherche, des établissements universitaires et des organismes d'information existants (dont les activités présentent de l'intérêt pour le cyclisme), des groupes de défense, des organisations non gouvernementales, des ambassades du vélo et des groupes internationaux et locaux d'experts. Pour faciliter l'échange de savoir-faire et la coopération entre les États membres, il convient de renforcer la coopération paneuropéenne entre les institutions compétentes des États membres, par exemple par la mise en place d'un centre de compétence paneuropéen.

2. Améliorer le cadre réglementaire pour la promotion du cyclisme

35. Plusieurs pays ont adopté des normes et règlements adaptés aux besoins des cyclistes, et ceux qui ne l'ont pas encore fait pourraient profiter de leur expérience.

36. En dépit des différences existant entre les cadres réglementaires, les autorités nationales pourront souhaiter adopter les bonnes pratiques en vigueur dans d'autres pays : les mesures prises pour assurer la sécurité des cyclistes et des piétons (par exemple, Code de la route, panneaux de signalisation et feux de circulation) devraient être recensées de manière systématique et être évaluées en vue de leur application dans d'autres pays. La fixation de normes communes pour les poids lourds peut réduire ou même éliminer les angles morts et améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.

37. L'amélioration des cadres réglementaires peut contribuer à rendre harmonieuse la coexistence de tous les modes de transport. Elle renforce la sécurité, fournit des orientations claires à toutes les parties concernées et reconnaît le cyclisme en tant que mode de transport présentant des attraits incontestables.

38. D'autres types de véhicules, tels que les vélos-cargos (aussi appelés cyclocargos), les tricycles de livraison, les vélos à main et ceux à assistance électrique, offrent une vaste gamme de possibilités pour de nouveaux groupes d'utilisateurs, revendiquent une place dans les infrastructures existantes et ne font souvent pas l'objet de règlements ou de normes. Il faudrait les utiliser aussi efficacement que possible pour exploiter leur potentiel et augmenter leur part par rapport aux autres usages du vélo, à la marche et aux transports en commun, tout en veillant à ne pas compromettre la sécurité ou la commodité d'autres usagers vulnérables.

Recommandation 2.1 : Envisager d'intégrer des règlements favorisant l'usage du vélo aux lois et documents d'orientation sur la circulation

39. Un grand nombre de lois et de documents d'orientation sur la circulation ne comprennent toujours pas de règlements conçus pour promouvoir le cyclisme et augmenter la sécurité des cyclistes. Il faudrait envisager de proposer aux États membres de la CEE et de l'OMS d'adopter des règles et principes qui se sont avérés efficaces. Les nouvelles règles qui sont compatibles avec les priorités et la situation de chaque pays devraient être mises à l'épreuve et évaluées en fonction de leurs effets sur la sécurité, la circulation et le confort.

Recommandation 2.2 : Créer des conditions de circulation respectueuses des cyclistes

40. Sur les routes à vitesse élevée ou à forte densité de circulation, une infrastructure divisée renforce le sentiment des cyclistes d'être en sécurité et peut inciter un plus grand nombre de personnes à se déplacer en vélo. La vitesse de circulation devrait si possible être limitée à 30 km/h ou moins là où les cyclistes côtoient les véhicules motorisés, mais il faut veiller à ce que les dispositifs de contrôle de la vitesse ne créent aucun danger potentiel pour les cyclistes. Lorsqu'il n'est pas possible de ralentir le trafic ou que sa densité le justifie, les autorités devraient s'attacher à séparer les trafics cycliste et motorisé chaque fois que cela est réalisable⁵³.

Recommandation 2.3 : Améliorer et harmoniser les caractéristiques des véhicules (matériels)

41. Pour les autres véhicules tels que vélos-cargos et tricycles de livraison, les règlements devraient harmoniser les modalités d'autorisation et de classification pour établir les règles de sécurité et de comportement à suivre, et mettre en place un système de normalisation

⁵³ Organisation de coopération et de développement économiques, *Le vélo, santé et sécurité* (Paris, 2013).

transnational en vue de l'élaboration d'une nouvelle norme CEE-OMS/Europe. Pour réduire le nombre de cas de traumatisme et/ou de décès causés par des collisions avec des cyclistes, les caractéristiques de conception locales, nationales et internationales des poids lourds devraient viser à résoudre le problème de l'angle mort, et il conviendrait d'élaborer des lignes directrices sur les restrictions à l'accès des poids lourds ou autres camions, ainsi que sur les achats publics de poids lourds destinés à circuler dans les zones urbaines. La qualification initiale des conducteurs professionnels prescrite par l'Union européenne fait désormais référence au cyclisme et à la conduite en milieu urbain⁵⁴.

3. Créer une infrastructure cyclable tenant compte des besoins des usagers

42. L'infrastructure cyclable est aménagée, gérée, promue et entretenue à divers niveaux administratifs. Une planification stratégique est nécessaire pour assurer la liaison entre ces niveaux (par exemple, les infrastructures transfrontières phares telles qu'EuroVélo, ainsi que les réseaux nationaux plus denses). Dans de nombreux pays, les normes de conception existantes ne tiennent pas compte des besoins des cyclistes et ne permettent pas de créer un réseau cyclable cohérent et attrayant ; il faudrait créer un réseau cyclable transeuropéen doté d'une structure interconnectée homogène. Il conviendrait que les itinéraires cyclables européens soient planifiés de manière à ce que les itinéraires nationaux constituent l'épine dorsale du réseau envisagé, et à ce que les itinéraires régionaux et locaux assurant les liaisons avec les communautés et certains tronçons répondent à des besoins multiples. L'élaboration d'une méthodologie et d'un cadre communs, comme l'a proposé le Groupe de travail de la CEE chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports avec le module relatif aux infrastructures du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme⁵⁵, peut servir de fil conducteur pour les autorités nationales, régionales et locales. Chaque niveau de l'infrastructure cyclable doit faire l'objet d'efforts supplémentaires visant à assurer sa gestion, sa promotion, son suivi et son entretien. Les résultats obtenus en appliquant cette approche permettront d'offrir de meilleures garanties de sécurité, de commodité et de satisfaction aux personnes qui pratiquent actuellement le vélo, et serviront d'encouragements à celles qui seront tentées de suivre leur exemple.

Recommandation 3.1 : Élaborer ou étoffer une méthode de mise en œuvre d'un réseau transeuropéen d'itinéraires cyclables, et suivre l'évolution des activités entreprises en ce sens

43. En adoptant une approche coordonnée mobilisant la participation des États membres de la CEE et de l'OMS/Europe, la CEE devrait œuvrer en faveur de la création d'un réseau cyclable transeuropéen ayant comme base les itinéraires cyclables nationaux officiellement reconnus et les réseaux EuroVélo, et englobant les réseaux urbains et les itinéraires cyclables régionaux. La création d'un tel réseau aidera les pouvoirs publics régionaux et nationaux à déterminer, concevoir et privilégier des corridors cyclables faisant fonction de piliers centraux (voir recommandation 3.2). Les pouvoirs publics aux niveaux national, régional et local pourront juger utile de s'adresser à des institutions financières internationales et d'autres donateurs internationaux pour leur présenter des propositions portant sur des projets mieux structurés et prêts à être financés (voir recommandation 5.2).

Recommandation 3.2 : Coordonner la création et l'entretien de réseaux cyclables transeuropéens, nationaux, régionaux et locaux, y compris d'aires de stationnement

44. Le développement de réseaux d'itinéraires cyclables nationaux devrait être coordonné au niveau national, tandis que les réseaux cyclables locaux et régionaux devraient faire l'objet d'une coordination assurée par les organismes compétents. Ces réseaux peuvent comprendre des itinéraires transeuropéens (voir recommandation 3.1) et/ou être raccordés à ceux de pays voisins. Ils devraient être créés en partenariat avec les autorités et parties prenantes compétentes aux niveaux local, régional et national, compte tenu de leurs attributions

⁵⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32018L0645>.

⁵⁵ http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp5/WP5_id_2020_06e.pdf.

respectives, pour faire en sorte que les infrastructures appropriées, y compris des aires de stationnement, soient en place en vue de la réalisation de divers objectifs.

Recommandation 3.3 : Normaliser les infrastructures cyclables

45. Des normes de qualité minimales pour les infrastructures, conçues pour assurer la cohérence, le caractère direct, la sécurité, le confort et l'attrait des réseaux cyclables devraient être adoptées au niveau le plus élevé possible et, au minimum, en tant que condition à remplir pour tous les projets financés par les États, l'Union européenne ou les institutions financières internationales (voir recommandation 3.1). Pour faciliter son acceptation, le processus de normalisation devrait être accompagné d'activités de promotion et de formation. D'autres normes applicables aux infrastructures, telles que celles qui doivent être observées pour la conception de ponts ou de tunnels, devraient prendre ces normes de qualité minimales en compte.

4. Prévoir des investissements durables et des mécanismes de financement efficaces

46. Pour mener à bien un transfert modal en faveur du cyclisme, des investissements dans les infrastructures et des activités de promotion sont nécessaires (voir recommandation 5.6). Toutefois, le vélo est rarement reconnu en tant que moyen de transport à part entière, ni pris en compte dans les plans nationaux d'investissement. Les mesures visant à assurer l'affectation de ressources budgétaires suffisantes devraient faire partie intégrante de l'élaboration des plans nationaux de promotion du cyclisme. En effet, l'expérience montre que le maintien d'un niveau minimum d'investissement est une exigence incontournable à satisfaire pour améliorer de manière notable les conditions de pratique du vélo. Un financement devrait être assuré à tous les niveaux d'administration pour favoriser la mise en œuvre de mesures de promotion du cyclisme et garantir l'entretien des infrastructures. Étant donné que les compétences exercées dans les domaines associés au cyclisme varient d'un pays à l'autre, une part fixe du budget national des transports devrait être affectée au cyclisme à tous les niveaux de gouvernance. Afin de justifier le budget ainsi affecté, de nouveaux indicateurs tenant compte des effets bénéfiques de la pratique du vélo devraient être utilisés dans les analyses coûts-avantages. Cela relèvera le niveau de sensibilisation à ces avantages et fera évoluer les perceptions des pouvoirs publics et des sources de financement. Les programmes internationaux pourraient fournir des fonds de démarrage, mais il est rare qu'ils soient utilisés à leur plein potentiel.

Recommandation 4.1 : Établir des programmes de financement nationaux durables pour promouvoir le cyclisme

47. Pour les autorités nationales, une option consiste à établir des programmes de financement destinés à soutenir les autorités locales ou régionales dans les efforts qu'elles déploient pour promouvoir le cyclisme. Le vélo devrait être traité à égalité avec d'autres modes de transport dans la recherche de mesures de financement et le recours à celles-ci, y compris pour l'infrastructure (on trouvera des exemples à l'annexe II du Plan). Il est essentiel de maintenir des niveaux d'investissement suffisants pendant des périodes prolongées pour mener à bien un transfert modal durable. Il conviendrait non seulement d'obtenir que le secteur public s'engage à fournir une participation financière, mais aussi d'explorer les possibilités de financement par le secteur public (par exemple, pour des systèmes publics de partage de vélos) et d'interventions d'autres instances chargées de la réglementation des transports qui pourraient fournir un soutien financier (par exemple, en puisant dans les recettes provenant des systèmes de péage instaurés pour lutter contre les embouteillages, des frais de stationnement et d'une taxe sur l'essence). Compte tenu des avantages importants que le cyclisme présente pour la santé, l'obtention d'un financement provenant des fonds de prévention gérés par les prestataires d'assurance maladie pourrait constituer une option, en particulier en ce qui concerne les mesures de promotion (voir recommandation 6.1).

Recommandation 4.2 : Établir une étroite coopération avec les institutions financières internationales afin d'assurer le financement des infrastructures cyclables

48. Les projets d'infrastructure cyclable ont de très forts taux de retour sur investissement, les gains pouvant aller jusqu'à 17 fois la mise initiale (voir l'annexe II du Plan), et devraient par conséquent être attractifs pour les institutions financières internationales et d'autres donateurs. Faire participer les institutions financières pourrait ouvrir de nouvelles possibilités de financement. Les donateurs appliquent souvent des conditions et règles spéciales pour le financement des projets d'infrastructure, qui exigent la mise à disposition d'indicateurs de résultats normalisés et d'autres données pertinentes (voir recommandation 8.1). Il faudrait organiser des ateliers internationaux sur le financement afin d'aider les candidats à fournir les renseignements requis et de sensibiliser les institutions financières aux avantages de l'investissement dans des projets liés au cyclisme.

Recommandation 4.3 : Tenir compte des effets de la pratique du vélo lors de la prise des décisions relatives aux investissements

49. La prise en compte des effets de la pratique du vélo ainsi que des incidences sur ce mode de locomotion devrait faire partie des procédures utilisées systématiquement dans les analyses coûts-avantages relatives aux projets de transport, et porter notamment sur les répercussions sur les transports, l'environnement et la santé. Cette question devrait être examinée au niveau transnational en élaborant une méthode adoptée au niveau international pour les transports ou le développement des zones urbaines, en coopération avec les institutions financières internationales, les agences internationales d'aide au développement, la CEE et l'OMS. Ce processus devrait comprendre un examen des analyses coûts-avantages existantes effectuées dans les pays membres de la CEE et de l'OMS/Europe, et une définition des avantages et coûts pris en compte dans ces analyses. Il conviendrait d'élaborer des directives sur l'évaluation des effets sur la santé des initiatives prises dans le domaine des transports ou de l'urbanisme (par exemple, en utilisant l'outil HEAT) en tenant compte des incidences qu'elles peuvent avoir sur la pratique du vélo (voir recommandation 8.3). Les études d'impact sur l'environnement ou, s'il y a lieu, les évaluations stratégiques environnementales, devraient faire partie de la procédure standard pour les projets, plans, programmes et politiques relatifs aux transports.

5. Tenir compte de la pratique du vélo dans les processus de planification et promouvoir la multimodalité

50. La pratique du vélo est souvent insuffisamment intégrée au réseau de transport, ce qui limite le potentiel que représente la possibilité de parcourir chaque jour de courtes distances à bicyclette. Les infrastructures cyclables ne retiennent l'attention qu'à un stade très avancé des projets de développement, quand toutes les autres infrastructures et équipements sont déjà en place, et cela rend plus coûteux les travaux d'adaptation à effectuer par la suite.

51. La pratique du vélo devrait être prise en compte lors de l'élaboration des règlements applicables à la planification des infrastructures. Sauf s'il s'avère qu'ils ne sont pas pertinents, des principes de planification destinés à favoriser la pratique du vélo devraient être appliqués systématiquement pendant le processus de planification. L'usage du vélo pour effectuer chaque jour les mêmes trajets est particulièrement répandu lorsque les distances à parcourir sont courtes, et ce moyen de locomotion pourrait être rendu encore plus populaire en l'intégrant au réseau de transport considéré dans son ensemble. L'établissement d'une étroite coopération avec toutes les parties prenantes compétentes contribuera à améliorer l'efficacité de la chaîne de transport.

52. Une planification des espaces et de l'utilisation des terres respectueuse des besoins des cyclistes rendra visible le changement le plus fondamental qui sera apporté : elle réduira les besoins en matière de transport, permettra d'aménager des espaces pour les moyens de locomotion non motorisés et se traduira par une amélioration de la qualité de vie dans les villes et autres zones d'habitation, ainsi que les attraits qu'elles présentent.

Recommandation 5.1 : Intégrer l'usage du vélo dans tous les travaux de planification des infrastructures

53. À tous les niveaux de l'administration, les règlements devraient fixer des principes de base applicables à la planification d'infrastructures adaptées aux besoins des cyclistes. Tous les détails techniques pertinents devraient être fournis dans les lignes directrices, manuels et normes de conception se rapportant à la planification des infrastructures cyclables, tout en assurant une souplesse suffisante pour tenir compte des conditions locales, régionales et nationales. Il conviendrait de promouvoir ces lignes directrices, manuels et normes et de les mettre régulièrement à jour. Une étroite coopération et un processus d'harmonisation avec les organismes et agences compétents ainsi qu'avec les parties prenantes intéressées sont également nécessaires pour adapter les règlements existants à l'évolution de la situation. Le processus ainsi engagé devrait aboutir à l'adoption de règlements et plans, après quoi leur mise en œuvre devrait faire l'objet d'un suivi.

Recommandation 5.2 : Prendre en compte l'usage du vélo pendant la phase d'aménagement de l'espace et intégrer des dispositions concernant ce moyen de locomotion aux règlements applicables aux travaux de construction

54. L'espace devrait être aménagé de manière à faciliter les trajets courts se prêtant à l'usage du vélo, en veillant à ce que le mode de répartition des diverses formes d'occupation du sol soit équilibré et en tenant compte des besoins des cyclistes et des autres usagers non motorisés en général. Dans les cas où tous les services publics de base sont fournis au niveau local, les déplacements effectués jusqu'alors en voiture peuvent être faits à vélo ou à pied.

55. Des règlements de construction respectueux des besoins des cyclistes devraient énoncer des exigences détaillées (notamment en ce qui concerne la nécessité de prévoir des aires de stationnement sûres pour les vélos, des chargeurs, un positionnement approprié des entrées, des portes suffisamment larges, des ascenseurs surdimensionnés, des vestiaires, des casiers verrouillables et des dispositifs de support pour réparations).

Recommandation 5.3 : Promouvoir la multimodalité (vélo, transports en commun et marche)

56. Pour faciliter les déplacements en vélo, les véhicules de transport en commun devraient pouvoir transporter les vélos de manière confortable et à des tarifs abordables. Un transfert harmonieux entre le réseau cyclable et la plateforme de chargement devrait être assuré grâce à des rampes, des escaliers spéciaux ou des ascenseurs. Les organismes responsables devraient veiller à ce que les cahiers des charges établis pour les véhicules ou les services fassent partie des documents d'appels d'offres émis dans le cadre de la passation des marchés publics, et adopter des systèmes de tarification attractifs.

57. Il convient de faciliter la multimodalité en créant des aires de stationnement sûres et pratiques pour les vélos dans les stations de transport public et en mettant en place divers services, notamment des systèmes de vélos en libre-service. Tout en élargissant le périmètre de captage des stations, de telles installations permettraient à un grand nombre de navetteurs de disposer de solutions multimodales en remplacement de la voiture. Les outils de planification d'itinéraires multimodaux, les applications créées à cet effet et les systèmes de formation sur la circulation devraient prendre en compte les réseaux cyclables et les programmes de partage de vélos. Le lancement de systèmes novateurs d'émission de billets électroniques et l'utilisation de cartes de mobilité devraient permettre d'englober tous les modes de transport durable, notamment les transports en commun, le partage de voitures, le partage de vélos et l'aménagement d'aires de stationnement sûres pour les bicyclettes.

58. Il faudrait créer des organismes de promotion du transport multimodal pour favoriser la multimodalité et l'intégration du vélo dans le réseau d'infrastructures. À cette fin, il conviendrait de définir les attributions et tâches de ces organismes et de conclure un accord sur les principes de base à appliquer en vue de promouvoir la coopération entre eux.

6. Promouvoir l'usage du vélo à l'aide de mesures d'incitation et par la gestion de la mobilité

59. Un grand nombre de pays offrent des avantages fiscaux aux personnes qui utilisent leur voiture ou les transports en commun pour se rendre chaque jour à leur lieu de travail, mais seuls quelques-uns en font autant pour les cyclistes. Les incitations financières constituent un moyen puissant qui peut être mis en œuvre pour faire évoluer les comportements et relever le statut du vélo. En outre, l'apparition récente des vélos électriques élargit la gamme des utilisations possibles de ce moyen de locomotion en offrant des possibilités nettement plus étendues que celles dont disposent les usagers de vélos de type classique du point de vue des distances pouvant être parcourues et de la commodité. Toutefois, ce potentiel n'est pas pleinement exploité en raison du prix d'achat nettement plus élevé des vélos électriques. L'objectif à poursuivre consiste à faire en sorte que le vélo soit reconnu et promu en tant que mode de transport à part entière aux yeux du système fiscal tout en rendant le public plus sensible aux avantages qu'il présente et en lui permettant de mieux les apprécier.

60. Les incitations financières pourraient comprendre des avantages fiscaux, la mise en place d'infrastructures cyclables par les entreprises, et l'octroi de subsides aux personnes qui se rendent à vélo à leur lieu de travail. Les programmes de financement de la mobilité électrique devraient promouvoir l'utilisation de voitures et de vélos à propulsion électrique. Les campagnes de promotion à organiser à cet effet devraient appeler l'attention sur le rôle du vélo et les avantages présentés par ce moyen de locomotion, de manière à faire évoluer les comportements et à susciter l'intérêt de groupes de personnes qui n'ont pas encore eu l'occasion d'enfourcher un vélo.

Recommandation 6.1 : Offrir des stimulants fiscaux pour promouvoir le cyclisme

61. Selon le système fiscal national en vigueur, l'objectif consistant à offrir à tous des possibilités égales pour effectuer le trajet entre le domicile et le lieu de travail peut être atteint de diverses façons. Des stimulants fiscaux peuvent par exemple se présenter sous la forme d'un budget mobilité exempt d'impôts, du remboursement exempt d'impôts des frais encourus par les cyclistes pour se rendre à leur lieu de travail en fonction des kilomètres parcourus, d'incitations fiscales pour les cyclistes, de la mise en place d'une infrastructure cyclable pour les employés, et de mesures de facilitation de l'usage du vélo pour les déplacements effectués pour raisons d'affaires. Lorsqu'il n'existe aucune majorité politique se prononçant en faveur de l'octroi d'un avantage fiscal particulier aux cyclistes, l'élimination des subsides accordés aux personnes qui font la navette en voiture peut créer des conditions égales, sur le plan fiscal, pour tous les modes de transport. Une fois que des mesures de stimulation fiscale ont été instaurées, il est essentiel d'assurer leur promotion afin de les faire mieux connaître auprès des employeurs et d'autres bénéficiaires potentiels.

Recommandation 6.2 : Fournir un soutien financier aux communautés, entreprises et consommateurs en vue de l'achat de vélos (par exemple, électriques ou de type cargo)

62. La diffusion à une échelle plus large de vélos de type classique de haute qualité et de modèles novateurs tels que les vélos électriques à pédales (pédélec), les bicyclettes pliantes et les cyclocargos peut dissuader les conducteurs d'effectuer leurs déplacements en voiture ou en camionnette. C'est pour cette raison que toutes les stratégies et programmes de financement visant à promouvoir la mobilité électrique devraient prendre les vélos électriques en compte. Sur les marchés où les chiffres des ventes sont faibles, un subside général de 500 euros pour les vélos électriques et de 1 000 euros pour les cyclocargos électriques pourrait contribuer à combler l'écart existant au niveau des prix par rapport aux modèles de type classique et à faciliter l'adoption de ce mode de transport par les acheteurs. Dans les pays où les vélos électriques ont déjà une part de marché importante, les stimulants fiscaux devraient viser essentiellement à promouvoir l'usage du vélo, bien que les programmes de soutien financier (en particulier dans le cas des pédélec et des cyclocargos électriques, en raison de leur prix plus élevé, ainsi que pour les petites entreprises) puissent toujours constituer une option.

Recommandation 6.3 : Promouvoir l'usage du vélo par la gestion de la mobilité

63. Les campagnes de promotion du cyclisme, que ce soit pour les déplacements quotidiens ou dans le domaine du tourisme, sont une composante nécessaire des efforts déployés pour créer une culture du cyclisme. La gestion de la mobilité offre une vaste gamme d'instruments conçus pour promouvoir le cyclisme et d'autres modes de transport durables en faisant intervenir la gestion de la demande dans le cas des déplacements effectués en voiture et en changeant les attitudes et comportements des voyageurs. L'élément central de la gestion de la mobilité est constitué de mesures « douces » (telles que celles qui concernent l'information, la promotion, l'organisation, la coordination, l'éducation et la formation, le choix des emplacements et le soutien), qui renforcent l'efficacité des mesures « dures » (par exemple, l'aménagement de nouvelles bandes cyclables). Dans de nombreux cas, les responsabilités relatives à ces mesures se situent au niveau local ou régional, ou à ces deux niveaux en même temps. Les autorités nationales devraient avoir une bonne compréhension des rôles et responsabilités qui leur incombent, et fournir un cadre approprié pour soutenir les efforts locaux et régionaux.

7. Améliorer la santé et la sécurité

64. Chaque année, environ 1 million de décès survenant dans la région de l'OMS/Europe sont imputés au manque d'activité physique⁵⁶. Une mobilité active sous la forme de la pratique du vélo en tant que moyen de transport est une approche hautement prometteuse à adopter pour assurer l'intégration de l'activité physique à la vie quotidienne. Des mesures conçues pour améliorer la sécurité des cyclistes devraient être intégrées aux politiques nationales et internationales de promotion de la sécurité routière.

Recommandation 7.1 : Rehausser le niveau de sensibilisation des professionnels de la santé et leur donner les moyens de militer en faveur du cyclisme en montrant qu'il constitue un outil pour la promotion de l'activité physique et l'amélioration de la santé publique

65. La pratique régulière du vélo présente d'importants avantages pour la santé. Les professionnels de la santé publique sont particulièrement bien placés pour faire valoir les arguments en faveur de la prise en compte du cyclisme dans les politiques et interventions ayant trait à la santé. Il importe, à cette fin, d'élaborer des lignes directrices bien structurées, claires et concises à l'intention des médecins et des professionnels de la santé publique, pour appeler l'attention sur les liens existant entre une mobilité active et la santé, et aborder des aspects concernant certains problèmes de santé. Ces lignes directrices, s'appuyant sur de solides preuves scientifiques, devraient réserver une place au vélo en soulignant qu'il constitue un traitement préventif ou de réadaptation pour certains problèmes de santé, et un moyen d'éviter diverses maladies non transmissibles. Elles devraient également fournir des renseignements clairs sur la vitesse recommandée et la durée des déplacements en vélo en fonction des maladies à traiter, eu égard à des facteurs tels que l'âge et le poids. Les activités de sensibilisation et de promotion menées en faveur de la pratique du vélo devraient avoir une portée s'étendant au-delà du secteur de la santé pour prendre en compte les contextes (éducation, profession et loisirs) dans lesquels les gens vivent et travaillent. Vu la possibilité de réduire le risque de survenue de maladies non transmissibles, les compagnies d'assurance maladie pourront peut-être envisager de proposer des stimulants financiers aux assurés qui font régulièrement du vélo.

Recommandation 7.2 : Intégrer les questions liées à la santé et au cyclisme aux activités éducatives et de sensibilisation formelles et informelles

66. Les avantages de la pratique du vélo pour la santé devraient faire l'objet d'une vaste promotion en exploitant les moyens formels et informels disponibles dans le secteur de l'éducation à toutes les étapes de la scolarité et de la formation, dès la petite enfance. Les ministères de la santé et de l'éducation devraient veiller à ce que les programmes de cours appellent l'attention sur les avantages que la pratique du vélo présente pour la santé,

⁵⁶ <http://www.who.int/nmh/publications/ncd-status-report-2014/fr/>.

ainsi que sur le Code de la route et la sécurité routière. Par exemple, des manuels rédigés en un style clair, concis et facile à comprendre, dont l'étude serait suivie de séances de formation et d'exercices de sensibilisation, pourraient être élaborés à l'intention des enseignants et des parents. Les enfants et les jeunes devraient avoir l'occasion d'acquérir les techniques nécessaires à la pratique du vélo et de les mettre en œuvre en toute sécurité. Il conviendrait de chercher des occasions de mettre en place des infrastructures cyclables sûres, comprenant notamment des places de stationnement protégées, et de faciliter l'usage régulier du vélo pour se rendre dans les établissements scolaires, à l'université et à d'autres lieux affectés aux activités d'enseignement et aux loisirs. Ces mesures devraient être intégrées aux plans de gestion de la mobilité des écoles.

Recommandation 7.3 : Intégrer le cyclisme aux politiques de promotion de la sécurité routière

67. En vue d'améliorer la sécurité routière pour les cyclistes, il faut adopter une approche globale et intégrer les mesures envisagées à cette fin aux politiques de promotion de la sécurité routière. Des initiatives telles que la gestion des infrastructures et de la vitesse sont examinées aux sections 2 et 3. L'amélioration du comportement des usagers de la route grâce à l'utilisation de meilleurs moyens d'information, à l'éducation, à la sensibilisation et à l'application du Code de la route constitue un aspect important de la politique de promotion de la sécurité routière, au même titre que la sécurité des véhicules, et plus particulièrement des véhicules à moteur. L'apparition récente de perfectionnements techniques tels que les dispositifs intelligents d'adaptation de la vitesse et les systèmes automatiques de freinage d'urgence, auxquels il faut ajouter les caractéristiques destinées à améliorer la sécurité des camions, telles que les dispositifs d'amélioration de la vision directe et les assistants de changement de direction, aura un effet positif pour les cyclistes et les piétons, et il conviendrait de la prendre en compte lors de la fixation des normes applicables aux véhicules dans les États membres de la CEE.

8. Améliorer les statistiques sur le cyclisme en vue de les utiliser pour renforcer l'efficacité des activités de suivi et d'établissement de cadres de référence

68. Pour évaluer les avantages découlant de l'usage du vélo, il faut procéder à la collecte systématique de données statistiques. La présence d'une base de données statistiques comparables et fiables pour la région paneuropéenne est une condition *sine qua non* à remplir pour pouvoir assurer le suivi des efforts de promotion du cyclisme et procéder à une évaluation comparative de leurs résultats.

69. La première étape à accomplir consistera à préparer un aperçu des données existantes aux niveaux régional, national et paneuropéen. À l'étape suivante, on recueillera des données statistiques comparables et fiables en utilisant une série minimale d'indicateurs, au nombre desquels figureront la part modale du cyclisme, le nombre annuel de voyageurs-kilomètres parcourus à vélo par habitant, le nombre de plans nationaux de promotion du cyclisme (état d'avancement : élaboré, adopté ou mis en œuvre), le nombre annuel de décès de cyclistes par kilomètre parcouru à vélo, le nombre de pays qui appliquent l'outil HEAT à la pratique du vélo et à la marche, le nombre de kilomètres d'infrastructures cyclables, le nombre moyen de vélos par habitant et par ménage, et le nombre de vélos vendus chaque année. Avec la transition vers le numérique et l'avènement de nouvelles technologies, des méthodes inédites de collecte des données statistiques pourront faire leur apparition (voir sect. 10). Le but poursuivi est de collecter des données de base au niveau national pour 2020.

70. Cette base de données commune aura un effet immédiat sur la crédibilité des arguments avancés par les parties prenantes en faveur du cyclisme, et elle sera utilisée dans le cadre des pourparlers qui auront lieu avec les institutions financières et les contribuables au sujet de l'augmentation des ressources budgétaires affectées au cyclisme. Elle servira aussi d'outil de suivi et d'évaluation puissant pour comparer l'efficacité des mesures prises et recenser les facteurs de succès (mesures susceptibles de servir de pratiques optimales pour d'autres pays) qui permettront d'attirer les fonds disponibles vers les projets d'investissement les plus prometteurs.

Recommandation 8.1 : Fournir des données statistiques suffisantes et fiables pour permettre de suivre le niveau d'usage du vélo

71. Pour évaluer l'effet du cyclisme en utilisant une méthodologie commune et pour suivre les progrès accomplis dans la mise en œuvre du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, un ensemble minimal de données est nécessaire. En prenant comme base l'aperçu susmentionné concernant les données existantes aux niveaux régional, national et européen (y compris en ce qui concerne la qualité), un ensemble minimal de données statistiques comparables, fiables et harmonisées sera constitué (par exemple, en appliquant les Lignes directrices Eurostat sur la mobilité des passagers ou en s'inspirant des résultats du Projet SHANTI⁵⁷). Il est en outre recommandé qu'une enquête nationale sur les voyages soit effectuée (ou mise à jour) dans chaque pays. Les renseignements complémentaires ainsi recueillis permettront d'en savoir plus sur les comportements, besoins et préférences des cyclistes.

Recommandation 8.2 : Soutenir les efforts déployés par les pays pour recueillir systématiquement des données comparables au niveau international

72. Le Groupe de travail des statistiques des transports du Comité des transports intérieurs de la CEE offre déjà, en coopération avec Eurostat et le Forum international des transports, un cadre et des méthodes de travail reconnus à l'échelle internationale pour la collecte de statistiques relatives aux transports, et la portée de ce cadre devrait être élargie pour englober des statistiques détaillées sur le cyclisme (comme le kilométrage parcouru en vélo et le nombre de cyclistes tués), en utilisant les dispositifs de collecte de données existants lorsque cela est possible.

Recommandation 8.3 : Mettre en lumière les avantages de l'usage du vélo en élaborant et utilisant des outils communs

73. L'outil HEAT peut être utilisé pour estimer la valeur des montants économisés suite à la réduction de la mortalité grâce à la pratique régulière de la marche ou du vélo. Cet outil est conçu pour aider les urbanistes, les autorités responsables des transports et les professionnels de la santé à faire valoir les arguments en faveur de la réalisation de nouveaux investissements dans les programmes de mobilité active, et à quantifier la valeur économique de cette mobilité. La nouvelle version de cet outil comprend des modules sur la mortalité imputable à la pollution atmosphérique et sur les traumatismes dus à des accidents de la circulation, ainsi qu'un module portant sur la marche à suivre pour estimer les variations des émissions de carbone enregistrées suite aux transferts modaux effectués en faveur de la pratique du vélo et de la marche. Des améliorations et des outils supplémentaires sont nécessaires pour évaluer et mettre en lumière l'effet de l'usage du vélo sur l'économie en utilisant une méthodologie commune et des données harmonisées.

9. Promouvoir le cyclotourisme

74. Le cyclotourisme et le cyclisme pratiqué à des fins récréatives sont solidement établis dans de nombreux pays européens, et ils apportent une contribution de plus en plus importante aux économies nationales. Selon une étude commanditée par le Parlement européen en 2012 et d'après une étude menée sous les auspices du PPE-TSE et du Programme des Nations Unies pour l'environnement sur les emplois verts liés au cyclisme⁵⁸, le cyclotourisme représente une contribution de plus de 44 milliards d'euros par an à l'économie de l'Union européenne, de la Norvège et de la Suisse combinées, outre les avantages connexes qui en résultent pour l'environnement et la société. On continue cependant d'observer fréquemment un manque de coordination entre les divers niveaux de responsabilité lorsqu'il s'agit de concevoir des itinéraires de cyclotourisme et des services d'accompagnement tels que les transports en commun et l'hébergement. Pour assurer la croissance ininterrompue du cyclotourisme et du cyclisme récréatif, il est essentiel de suivre

⁵⁷ <https://circabc.europa.eu/sd/a/72b395b9-031e-424a-bee3-a34a1684d048/SHANTI%2520Eurostat%2520June%252017.pptx>.

⁵⁸ <https://thepep.unepce.org/node/86>.

leur développement au niveau national en créant des centres nationaux de coordination du cyclotourisme et en fédérant les fournisseurs de services compétents dans le cadre de programmes de services soucieux des intérêts des cyclistes. Il est également nécessaire d'adopter et de mettre en œuvre une norme nationale pour la signalisation installée dans les réseaux d'itinéraires cyclables. Si ces mesures sont conçues de manière globale, le cyclotourisme augmentera sa part du marché et deviendra plus accessible, tout en faisant fonction de portail d'accès débouchant, à un stade ultérieur, sur l'utilisation du vélo dans la vie quotidienne.

Recommandation 9.1 : Créer des centres nationaux de coordination du cyclotourisme

75. Pour assurer le succès des destinations cyclotouristiques, il importe de créer des structures institutionnelles pour coordonner les activités liées à EuroVélo et d'autres mesures nécessaires au niveau national. Pour établir une telle coordination, il faudrait, dans la majorité des cas, mobiliser la participation du Ministère national du tourisme ou de l'organisme compétent en la matière, du Ministère ou organisme national responsable des routes ou des transports, des autorités régionales, des organisations de cyclistes (représentant les usagers), des organisations représentant les fournisseurs de services (par exemple, dans le secteur de l'hébergement) et des exploitants de moyens de transport en commun. Outre le fait qu'il soit nécessaire de recenser les parties prenantes intéressées, la structure, le statut juridique, les tâches et les responsabilités du centre de coordination doivent être fixés. Bien que les pays qui viennent de commencer à promouvoir le cyclotourisme puissent, dans un premier temps, établir un groupe de travail comprenant, au départ, un coordonnateur chargé de répondre aux demandes de renseignements, ceux qui peuvent s'enorgueillir d'une longue tradition de cyclotourisme pourront souhaiter créer un centre de coordination doté de tout le personnel nécessaire. Les priorités et mesures adoptées devraient être examinées à l'occasion d'ateliers organisés à l'intention des parties prenantes, et un financement devrait être assuré.

Recommandation 9.2 : Lancer un programme national de services soucieux des besoins des cyclistes

76. Les personnes qui pratiquent le cyclotourisme ont des besoins particuliers (par exemple, des aires de stationnement sûres et protégées pour les vélos et des outils pour résoudre les problèmes mécaniques mineurs), et les fournisseurs de services qui satisfont à ces exigences peuvent se faire connaître auprès de clients potentiels par l'entremise de programmes nationaux de services conviviaux pour les cyclistes ; des programmes de ce genre ont été mis en place dans de nombreux pays, et ils sont souvent administrés par le Centre national de coordination pour EuroVélo (voir recommandation 3.1). Toutefois, certains pays ne sont pas dotés de tels programmes et, dans d'autres, les divers programmes régionaux en présence sont une source de confusion pour les usagers. Les systèmes existants devraient être coordonnés au niveau national, et un ensemble unique de critères devrait être adopté de commun accord, de même qu'un modèle de financement prenant en compte les activités de commercialisation, de promotion et de formation à entreprendre.

Recommandation 9.3 : Adopter et mettre en œuvre des lignes directrices nationales pour la signalisation des réseaux d'itinéraires cyclables

77. Certains pays ne disposent pas de lignes directrices ou normes nationales pour la signalisation des itinéraires cyclables. Une telle situation présente le risque que des panneaux de signalisation installés dans une région soient différents de ceux utilisés dans une autre, ou même qu'il y ait absence totale de panneaux de ce genre. Les autorités nationales responsables des routes ou des transports, de même que les pouvoirs publics, devraient jouer un rôle de coordination en matière d'élaboration de normes, et adopter les règlements nécessaires (voir l'annexe II du Plan). Étant donné que ces derniers seront mis en œuvre au niveau local ou régional, il est essentiel que toutes les parties prenantes participent aux activités de la phase de préparation.

10. Tirer parti des nouvelles technologies et des innovations

78. Au cours des dernières années, le développement technologique s'est accéléré, de sorte que de nouveaux types de vélos, des véhicules similaires et des outils destinés aux cyclistes sont prêts à être lancés sur le marché, ce qui peut rendre l'usage du vélo plus attrayant et plus sûr, et améliorer le confort des cyclistes. Les vélos à assistance électrique suscitent un engouement de plus en plus prononcé tant pour les loisirs que pour les trajets entre le domicile et le travail, à mesure que les utilisateurs découvrent les avantages de l'assistance électrique. La distance moyenne couverte en vélo durant les trajets domicile-travail quotidiens peut être pratiquement doublée avec l'utilisation des cycles à pédalage assisté et des vélos électriques rapides.

79. Des caractéristiques novatrices telles que les outils de planification des voyages et des randonnées, les capteurs pour la collecte de données et les dispositifs de propulsion électriques ont fait leur apparition et sont également disponibles pour les cyclistes. Le système de transport intelligent (STI) peut améliorer la gestion de la circulation en permettant la communication entre les vélos et les feux de circulation et, suite à la mise en œuvre de nouvelles technologies, la circulation des cyclistes peut être reconnue et un ordre de priorité peut lui être attribué. Des données peuvent être recueillies à l'aide de plaquettes fixées aux vélos ou par le biais d'applications installées dans les téléphones intelligents des cyclistes. Certaines applications peuvent aussi empêcher les vols de vélos, informer les cyclistes de la disponibilité d'espaces libres dans les grandes zones de stationnement de vélos, améliorer la signalisation et donner accès à des services d'information numériques. Il faut aussi garder à l'esprit que l'aménagement de voies distinctes pour voitures autonomes pourrait avoir pour effet de réduire les espaces dont disposent les cyclistes dans les centres-villes, de sorte qu'il conviendrait d'éviter d'appliquer de telles mesures.

80. La multitude de technologies associées au secteur du vélo est une industrie non réglementée dont les éléments ne se prêtent que difficilement à une classification par catégories distinctes. Le rôle des pouvoirs publics peut être renforcé en fixant des programmes de travail, en adoptant des normes plus ouvertes et en encourageant la coopération, ce qui aura pour effet de promouvoir le cyclisme et de profiter aux usagers.

Recommandation 10.1 : Encourager l'innovation dans la conception des véhicules et de l'infrastructure

81. Les pouvoirs publics peuvent jouer un rôle important en assurant la promotion et le financement de l'innovation dans la conception des vélos et de l'infrastructure cyclable. De nouvelles caractéristiques des vélos pourraient par exemple aider les personnes âgées à continuer à faire du vélo en toute sécurité jusqu'à un âge plus avancé. On peut entre autres imaginer des selles qui s'abaissent automatiquement lorsque le cycliste s'arrête, ce qui permettrait à des personnes âgées de placer les deux pieds par terre lorsqu'elles sont à l'arrêt, ou des guidons dotés de stabilisateurs automatiques permettant au cycliste de continuer d'avancer en toute sécurité à basse vitesse. Un exemple de dispositif novateur dans l'infrastructure serait l'installation de détecteurs de pluie sur les feux rouges, afin qu'ils donnent la priorité aux cyclistes en cas de pluie.

Recommandation 10.2 : Introduire des normes ouvertes pour les échanges de données et utiliser des données intelligentes pour améliorer les conditions de pratique du cyclisme

82. Suite à l'apparition de nombreux modes de collecte des données et au lancement d'applications novatrices, on a actuellement affaire à une mosaïque de normes non transparente. Comme chaque concepteur concentre son attention sur la mise en œuvre de ses propres normes, les échanges de données sont restreints. L'adoption de normes ouvertes dans l'Union européenne ou la CEE rendrait les applications accessibles à un public plus vaste et permettrait aux entreprises de mieux collaborer entre elles. Au nombre des applications possibles, il convient de mentionner celles qui concernent les services d'information sur les déplacements multimodaux, les systèmes publics de partage de vélos, les parcs pour vélos et la prévention des vols.

83. Une meilleure compréhension des préférences des cyclistes quant aux lieux et aux moments qu'ils privilégient pour faire du vélo, ou qu'ils préfèrent éviter, aux itinéraires qu'ils choisissent et aux vitesses adoptées par la majorité facilitera l'élaboration de stratégies (voir recommandations 8.1 et 8.2) propres à promouvoir le cyclisme et à améliorer le confort de ceux qui le pratiquent.

84. Les pouvoirs publics devraient coopérer avec des tiers et élaborer des stratégies d'échange d'informations pour que les données transmises par les cyclistes puissent être utilisées en vue d'améliorer les conditions de pratique du cyclisme dans les villes et être mises à la disposition des parties prenantes intéressées. Par exemple, les systèmes publics de partage de vélos, implantés dans des villes et pays divers, pourraient bénéficier de l'utilisation de normes ouvertes et de systèmes interopérables, en particulier compte tenu de l'importance croissante prise par la mobilité en tant que service.

Recommandation 10.3 : Soutenir les approches novatrices et fondées sur le vélo pour les services du dernier kilomètre

85. Le concept de la logistique du dernier kilomètre pour le commerce électronique et les achats effectués à partir du domicile revêt une importance cruciale pour la viabilité des villes et la sécurité des piétons et des cyclistes. Des cyclocargos novateurs apportent des solutions à ce problème. Les produits et véhicules en cause doivent être recensés et soumis à des essais menés dans l'environnement local, en veillant à ce que les textes législatifs ou les règlements soient modifiés en cas de besoin. Les avantages offerts par des solutions inédites doivent être évalués avec soin, et les ministères nationaux doivent assurer le soutien et la supervision nécessaires. Si l'on veut que les villes restent accessibles et y préserver la qualité de vie, il faut diminuer le nombre de voitures qui pénètrent dans le centre-ville. Dans bien des villes, il est possible de promouvoir des solutions de transport de passagers axées sur le dernier kilomètre, comme la mise en place de parkings d'où on part en vélo et les dispositifs de location de vélos, associées à des mesures de gestion de la mobilité telles que la hausse des tarifs de stationnement.

11. Promouvoir le cyclisme pour accroître la résilience du système de transport

86. Le 11 mars 2020, l'OMS a qualifié l'épidémie de COVID-19 de pandémie. Celle-ci a eu de fortes répercussions sur les sociétés et leur activité économique, provoquant des changements imprévus, notamment sur les plans de la mobilité et du transport.

87. Pendant le confinement, les émissions liées au transport ont considérablement diminué du fait de la circulation restreinte des véhicules, y compris des véhicules motorisés. Les transports publics ont été les plus durement touchés, car les voyageurs évitaient de les utiliser par crainte d'une contagion et parce que la capacité de transport des véhicules a été réduite pour faciliter le respect des consignes de distanciation physique. La marche et le vélo se sont révélés des options de mobilité viables pour les déplacements essentiels, en particulier sur des distances courtes ou moyennes, et ce principalement pour trois raisons :

- a) La possibilité pour les usagers de se déplacer en gardant leurs distances avec autrui ;
- b) L'évolution des habitudes de déplacement de nombreuses personnes, adultes comme enfants qui, en raison des mesures de confinement, ont recouru respectivement au télétravail et à l'apprentissage à distance, et ont donc subvenu à leurs besoins quotidiens en restant à proximité de leur domicile ;
- c) La substitution partielle de ces modes de déplacement aux transports publics.

88. Ces trois facteurs contribuent au renforcement de la résilience des villes face à d'éventuels chocs futurs de nature analogue, en plus d'avoir des effets bénéfiques sur les plans sanitaire, environnemental et économique. C'est pourquoi, pendant le confinement, l'OMS a recommandé que les déplacements essentiels soient effectués à pied ou à vélo dans

la mesure du possible, en particulier s'il s'agissait de distances courtes ou moyennes (OMS, 2020)⁵⁹.

89. Le lien de cause à effet entre mobilité active et résilience urbaine est double. D'une part, une pratique plus active du vélo (et de la marche) favorise le transfert modal vers la mobilité active pour les distances courtes ou moyennes et contribue à désengorger les transports publics aux heures de pointe. D'autre part, elle accélère la transition vers la « ville de proximité », où les citoyens peuvent satisfaire à leurs principaux besoins quotidiens dans un périmètre à l'intérieur duquel les déplacements s'effectuent commodément à pied ou à vélo.

90. Pendant la pandémie, les mesures de réaffectation d'espaces normalement réservés aux voitures ont permis à un nombre croissant de cyclistes et de piétons de se déplacer dans de bonnes conditions de sécurité tout en respectant les consignes de distanciation physique. En outre, ces mesures, bien que temporaires, ont donné à de nombreux citoyens l'occasion de s'essayer au vélo et à la marche dans des conditions plus sûres, et ont peut-être contribué ainsi à accroître la demande et le soutien politique en faveur d'initiatives de promotion de la mobilité active. Nombre de villes et de gouvernements ont commencé à créer des pistes cyclables, à réduire les limites de vitesse et à subventionner l'achat de vélos pour promouvoir le cyclisme.

Recommandation 11.1 : Redistribuer l'espace de voirie de manière équitable entre tous les usagers

91. La pandémie a mis en évidence la nécessité pour les autorités des agglomérations d'envisager de réaménager l'espace de voirie afin d'en attribuer une partie aux piétons et aux cyclistes. Leur action devrait être guidée essentiellement par le principe selon lequel les piétons et les cyclistes sont des usagers de la route de plein droit et l'espace public doit être partagé équitablement entre tous ses usagers.

92. La création de nouvelles infrastructures cyclables, par exemple de pistes cyclables temporaires, ainsi que l'élargissement des trottoirs, rendent possibles et sécurisent les déplacements essentiels. Le réaménagement des voies est également un moyen important de contribuer à apaiser la circulation tout en la rendant plus sûre et plus attrayante pour les cyclistes et les piétons.

Recommandation 11.2 : Optimiser les espaces publics et les rendre attrayants et agréables

93. Au-delà de l'élargissement des trottoirs et de la création de nouvelles infrastructures cyclables, la réaffectation d'espaces jusqu'ici réservés aux voitures devrait rendre les villes plus agréables à vivre et plus attrayantes. Il peut s'agir de créer des placotoirs⁶⁰, d'installer des éléments d'adaptation aux changements climatiques (aménagement d'espaces ombragés, par exemple) ou encore d'exposer des œuvres d'art urbain. Pendant la pandémie, les interventions dites « d'urbanisme tactique », telles que la mise en place de cônes de signalisation, de plots en plastique ou de barrières de chantier, ont permis de modifier temporairement et à moindre coût l'environnement bâti pour récupérer, sur la voirie, de l'espace d'ordinaire affecté au stationnement des voitures ou à leur circulation. Lorsqu'ils sont bien conçus, les espaces partagés deviennent des éléments permanents du réseau routier, qui peuvent aisément être adaptés en fonction de l'évolution de la situation. Les espaces de voirie multifonctionnels pourraient constituer des moyens efficaces d'accroître la résilience des villes.

Recommandation 11.3 : Intégrer le cyclisme dans les plans de relance et de résilience

94. En situation de confinement, les déplacements à vélo (et à pied) restent une option pour les courses essentielles. En plus de veiller à ce que les infrastructures cyclables puissent accueillir une potentielle vague de nouveaux cyclistes, les décideurs doivent élaborer des

⁵⁹ Voir <https://www.euro.who.int/fr/health-topics/health-emergencies/coronavirus-covid-19/publications-and-technical-guidance/environment-and-food-safety/moving-around-during-the-covid-19-outbreak>.

⁶⁰ Les placotoirs sont des extensions de trottoir qui offrent aux usagers de la rue davantage d'espace et de confort.

plans pour renforcer la sécurité (par exemple en créant des zones de circulation à faible vitesse), installer de nouveaux parkings à vélos, accroître le nombre de vélos (classiques ou électriques) que proposent les systèmes de location et de partage existants, et créer de nouveaux programmes de subvention à l'achat de vélos, notamment de vélos-cargos, ou élargir les programmes existants. Ces mesures devraient faire partie des plans de relance et de résilience que les pays mettent en place, à différents niveaux, en cas de pandémie.

V. Mesures concertées en faveur d'une mobilité plus active dans la région paneuropéenne

95. En conjuguant leurs efforts pour accroître la coopération, mettre à disposition leurs compétences et leur savoir-faire, et fournir des infrastructures adéquates, des ressources financières et des statistiques complètes et internationales, les parties prenantes appuieront et accéléreront l'application, au niveau national, des recommandations formulées dans le Plan directeur, en plus de resserrer la coopération à l'échelle paneuropéenne.

96. Le Partenariat intensifiera et renforcera ses efforts de coopération en collaborant activement avec ses États membres, la Fédération européenne des cyclistes, la CEE, le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, les institutions financières internationales et d'autres parties prenantes après 2021. Il continuera de diffuser les pratiques optimales et de suivre la mise en œuvre du Plan directeur, et il s'efforcera d'élargir sa portée géographique pour englober des pays qui n'ont pas participé aux activités entreprises jusqu'ici. Il soumettra annuellement un rapport au Comité directeur du PPE-TSE et préparera un examen à mi-parcours du Plan directeur, qui aura lieu à la sixième Réunion de haut niveau.

97. Un centre de compétence paneuropéen pour la mobilité active (recommandation 1.3) sera créé dans le cadre du PPE-TSE. Ce centre d'excellence facilitera la mise en œuvre du Plan directeur et les travaux du Partenariat en étroite collaboration avec le secrétariat du PPE-TSE. Il centralisera les efforts de renforcement du savoir-faire des États membres de la CEE et du Bureau régional de l'OMS pour l'Europe dans le contexte de la mise en œuvre du Plan directeur.

98. Le Centre de compétence paneuropéen pour la mobilité active fera fond sur les précieux acquis et outils du Partenariat, du projet relatif aux plans vélo dans la région du Danube et d'autres initiatives et projets transnationaux, ainsi que sur les compétences et l'expérience des membres des partenariats du PPE-TSE, qui sont invités à contribuer à son développement. Des liens étroits seront créés entre le Centre, les partenariats du PPE-TSE, l'Académie du PPE-TSE et les centres nationaux de compétence pour le cyclisme, l'objectif étant de faciliter l'échange d'informations, la mise en commun du savoir-faire et le renforcement des capacités dont les parties prenantes ont besoin pour mettre en œuvre le Plan directeur.

99. En étroite collaboration avec le secrétariat du PPE-TSE et la Fédération européenne des cyclistes, le Centre de compétence paneuropéen pour la mobilité active pourrait faciliter l'élaboration de plans nationaux, de stratégies nationales et de projets de coopération transnationaux en faveur du cyclisme et de la marche dans la région paneuropéenne.

100. Le développement du Réseau cyclable transeuropéen, qui est essentiel à la réalisation des objectifs définis dans le Plan directeur, se poursuivra. À cet égard, il sera important de coopérer étroitement avec les États membres de la CEE et du Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, le Comité directeur du PPE-TSE, les groupes de travail de la CEE, notamment le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports et le Forum mondial de la sécurité routière, les institutions financières internationales et d'autres donateurs.

101. Les parties prenantes continueront de progresser dans l'élaboration du module relatif aux infrastructures, initiée par le Groupe de travail de la CEE chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, pour favoriser l'application des recommandations 3.1 et 3.2 sur le Réseau cyclable transeuropéen.

102. La collecte de données sur les itinéraires cyclables que les pays ont déjà créés ou prévoient de créer se poursuivra et sera renforcée autant que possible. Les États membres de

la CEE et du Bureau régional de l'OMS pour l'Europe sont invités à collaborer étroitement avec le secrétariat de la CEE à l'exportation de ces données dans les systèmes d'information géographique.

103. En collaboration avec le PPE-TSE et ses membres, le secrétariat de la CEE contribuera à l'analyse des données sur les réseaux cyclables nationaux et présentera les résultats de ses travaux aux États membres de la CEE et du Bureau régional de l'OMS pour l'Europe afin de faire progresser le développement du Réseau cyclable transeuropéen.

104. Les États membres de la CEE et du Bureau régional de l'OMS pour l'Europe sont invités à coopérer étroitement avec le secrétariat de la CEE et ses partenaires à l'examen des projets de définition de divers types d'infrastructures cyclables. Certains souhaiteront peut-être jouer un rôle de chef de file dans le cadre de ces travaux.

105. Les débats sur la création éventuelles de nouveaux panneaux de signalisation routière destinés à renforcer la sécurité routière et à faciliter la pratique du cyclisme se poursuivront sur la base des propositions formulées au chapitre 1 du document dans lequel est présenté le module relatif aux infrastructures.

106. Les définitions et propositions dont le PPE-TSE a débattu dans le contexte de la création de nouveaux panneaux de signalisation routière seront communiquées aux membres du Forum mondial de la sécurité routière, de préférence par l'État membre chef de file. Les membres de cet organe intergouvernemental seront invités à examiner ces définitions et propositions, puis à décider de la façon dont celles-ci devraient être intégrées à des instruments juridiques des Nations Unies tels que les conventions de Vienne de 1968.

107. Le financement fourni par les institutions financières internationales pourrait permettre d'augmenter le budget disponible pour les activités de promotion du cyclisme et de dégager ainsi des ressources dépassant les investissements effectués à l'échelle nationale et au niveau de l'Union européenne. De plus, l'élaboration et l'adoption du Plan satisfont à une importante condition à remplir avant de pouvoir solliciter l'aide des institutions financières internationales et d'autres donateurs, car elles leur permettront de disposer de données et de renseignements structurés sous une forme digne de leur intérêt. La prochaine étape consistera à organiser des ateliers sur le financement avec des représentants des diverses institutions financières, afin d'examiner les options de financement des infrastructures et autres investissements nécessaires à la création du Réseau cyclable transeuropéen.

108. Les données sur le cyclisme que la CEE recueille régulièrement en coopération avec d'autres institutions internationales, par exemple celles que le Groupe de travail des statistiques des transports du Comité des transports intérieurs collecte avec Eurostat et le Forum international des transports, serviront de données de référence aux fins du suivi des progrès accomplis en faveur de la promotion du cyclisme dans la région paneuropéenne. La collecte de données fiables au moyen d'outils performants contribuera à démontrer l'intérêt d'un accroissement des ressources affectées au cyclisme (voir la section 8 des recommandations).

109. Ces activités faciliteront la mise en œuvre du Plan directeur. Elles pourraient être suivies, selon qu'il sera utile, de travaux consacrés à l'élaboration d'un éventuel instrument juridique dont l'objectif serait d'améliorer l'efficacité des mesures prises pour concrétiser la vision commune des parties prenantes.

110. La collaboration des États membres dans le cadre du PPE-TSE ne devrait pas se limiter à la promotion du cyclisme, dont les avantages sont également offerts par la marche. L'élargissement des travaux à la marche et à l'ensemble des solutions de mobilité active serait logiquement la prochaine étape à franchir sur la voie de la réalisation de l'ambition du PPE-TSE.

Annexe IV

Recommandations de politique générale pour l'écoconduite¹

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 d'écoconduite sont présentées dans les lignes directrices du PPE-TSE sur l'écoconduite, qui ont été élaborées dans le cadre du Partenariat du PPE-TSE sur 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 ci-après 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 sur 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 l'écoconduite, 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 sur 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 l'écoconduite ;

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 d'écoconduite. Ces écoles devraient jouer un rôle multiplicateur en faveur de l'écoconduite 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 ;

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

¹ 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).

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 l'écoconduite 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 l'écoconduite ;

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 sur l'écoconduite.

Annexe V

Conclusions et recommandations issues du Manuel de mobilité urbaine et d'urbanisme durables¹

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 transition numérique.

¹ *A Handbook on Sustainable Urban Mobility and Spatial Planning: Promoting Active Mobility* (Manuel de mobilité urbaine et d'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 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

I. Considérations générales

1. Depuis sa création, en 2002, le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) est la seule plateforme stratégique contribuant à faire émerger et à promouvoir des modèles de transport durables et respectueux de la santé humaine au niveau paneuropéen. Le PPE-TSE agit dans le cadre du mandat des Réunions de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, qui se tiennent environ tous les cinq ans.
2. Le présent document contient un projet de plan de travail énonçant les domaines d'activité du PPE-TSE pour la période 2021-2025. Ce projet de plan de travail, instrument de mise en œuvre de la Déclaration de Vienne, sert de fil directeur aux activités et projets qui permettront de concrétiser l'ambition définie pour le PPE-TSE.
3. Le projet de plan de travail a été établi par le Bureau du Comité directeur du PPE-TSE, avec l'appui du secrétariat. Il a été examiné, modifié et approuvé par les participants à la trente-cinquième réunion du Bureau (La Valette, les 2 et 3 mai 2019), dans le cadre d'une réunion élargie, à la trente-sixième réunion du Bureau (Bonn, Allemagne, les 1^{er} et 2 juillet 2019), à la dix-septième réunion du Comité directeur (Genève, du 21 au 23 octobre 2019), à la trente-septième réunion du Bureau (en ligne, le 29 juin 2020), à une réunion préparatoire (en ligne, le 30 juin 2020), à la dix-huitième session du Comité directeur (en ligne, du 25 au 27 novembre 2020) et à une autre réunion préparatoire à la Réunion de haut niveau (en ligne, le 25 janvier 2021).

II. Importance pour le Programme de développement durable à l'horizon 2030 et les autres engagements mondiaux

4. En adoptant le Programme de développement durable à l'horizon 2030 (Programme 2030), les États Membres de l'Organisation des Nations Unies se sont engagés à redoubler d'efforts pour mettre fin à la pauvreté et aux inégalités, prendre soin de la planète, promouvoir le bien-être de tous et faire en sorte que tous les êtres humains aient une vie prospère. Le Programme 2030 énonce 17 objectifs de développement durable comportant chacun des cibles précises, et il est attendu des États Membres qu'ils mettent en place des cadres d'action au niveau national afin de réaliser ces objectifs.
5. Le PPE-TSE, qui est lié à plusieurs des objectifs de développement durable, peut appuyer les efforts nationaux visant à les réaliser. Il contribue tout particulièrement à la réalisation des objectifs suivants :
 - a) Objectif 3 (Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge) ;
 - b) Objectif 7 (Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable) ;
 - c) Objectif 8 (Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous) ;
 - d) Objectif 9 (Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation) ;
 - e) Objectif 11 (Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables) ;
 - f) Objectif 12 (Établir des modes de consommation et de production durables) ;

g) Objectif 13 (Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions).

6. Les liens entre le PPE-TSE et les objectifs de développement durable sont analysés dans une publication récente intitulée *Making THE (Transport, Health and Environment) Link* (« Faire le lien entre les transports, la santé et l'environnement »)⁷⁵.

7. Il est précisé dans le Programme 2030 que la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques est le principal mécanisme de négociation concernant l'objectif 13. Trois mois après avoir adopté le Programme 2030, les États Membres des Nations Unies ont adopté l'Accord de Paris.

8. Les transports font partie des secteurs dans lesquels les États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) doivent prendre des mesures d'atténuation des changements climatiques. En mettant l'accent sur des politiques intégrées de transport et d'urbanisme et sur la promotion de la mobilité active, des transports en commun et d'une mobilité se passant des combustibles fossiles, le PPE-TSE peut renforcer l'action menée par les États membres pour mettre en œuvre l'Accord de Paris.

III. Concrétiser l'ambition exprimée dans la Déclaration de Vienne

9. Pour concrétiser l'ambition exprimée dans la Déclaration de Vienne, le Comité directeur du PPE-TSE devra mener un certain nombre d'activités, à savoir :

a) Élaborer une stratégie paneuropéenne globale en vue de réaliser cette ambition et d'orienter l'exécution du PPE-TSE ;

b) Élaborer des propositions relatives à d'éventuels instruments juridiques en accord avec cette ambition, pour examen par la sixième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement ;

c) Élaborer une stratégie de communication pour faire connaître les résultats du PPE-TSE afin de sensibiliser les parties prenantes et les citoyens ;

d) Encourager la création de mécanismes nationaux de coordination entre les secteurs des transports, de la santé et de l'environnement, en prévoyant d'y faire participer les autorités infranationales et locales et les autres parties prenantes ;

e) Réfléchir aux moyens de prendre en compte le point de vue des générations futures dans les travaux du PPE-TSE ;

f) Assurer le suivi de l'exécution du PPE-TSE ;

g) Tenir ses réunions annuelles, ainsi que les réunions semestrielles de son Bureau ;

h) Prier la CEE et le Bureau régional de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) pour l'Europe de continuer de fournir des services de secrétariat et de leur apporter un appui à cet effet.

10. Dans les premiers mois de l'année 2020, la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) a frappé la région de la CEE, et les États membres ont pris des mesures de restriction des déplacements à l'intérieur de leurs frontières et à l'étranger qui ont affecté l'économie.

11. Lorsqu'il a été question d'organiser la remise en route, il est apparu clairement que la relance de l'économie ne serait pas durable si les systèmes de transport n'étaient pas remis en service en tenant compte des enseignements tirés de la pandémie. Sachant cela, les États membres ont uni leurs forces pour établir un ensemble de principes de transport durable respectueux de l'environnement et de la santé, pour adoption à la cinquième Réunion de haut niveau.

⁷⁵ Arseni, O. *et al.* (Copenhague, Bureau régional de l'Organisation mondiale de la Santé pour l'Europe, 2018).

12. Pour concrétiser l'ambition définie pour le PPE-TSE, il convient de tenir compte du fait que le rétablissement des transports passe par une approche globale, dans laquelle l'intégration, l'équité et d'autres aspects sociaux seront mis en avant, tout en gardant à l'esprit la santé et l'environnement.

IV. Exécution du plan de travail

13. Conformément à son mandat et à son règlement intérieur, le Comité directeur du PPE-TSE est le principal organe décisionnel responsable de la mise en œuvre du Programme paneuropéen. Placé sous l'autorité de la Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, il est chargé de promouvoir, de coordonner et de suivre la mise en œuvre du plan de travail du PPE-TSE et de donner à celui-ci des conseils et des orientations stratégiques.

14. Le Comité directeur est assisté par un bureau composé de 9 à 15 membres élus par lui. Les membres du Bureau représentent les secteurs des transports, de l'environnement et de la santé. Le Bureau est chargé de préparer les réunions du Comité directeur et d'assurer le suivi de ses décisions.

15. Les objectifs prioritaires à atteindre pour mettre en œuvre le PPE-TSE ont été définis aux précédentes réunions de haut niveau. Pour faciliter la réalisation de ces objectifs, les États membres ont aussi mis en place les mécanismes d'application suivants :

a) Une série d'ateliers nationaux, sous-régionaux et régionaux sur les politiques de transport durable (les courses de relais du PPE-TSE) ;

b) Un dispositif d'élaboration et d'application, à l'aide d'orientations méthodologiques formulées dans le cadre du PPE-TSE, et de plans nationaux d'action pour les transports, la santé et l'environnement ;

c) Des partenariats appuyant la mise en œuvre du plan de travail du PPE-TSE, l'accent étant mis sur des aspects techniques de la réalisation des objectifs prioritaires ;

d) L'Académie du PPE-TSE, lieu d'échange où convergent des compétences scientifiques, politiques et pratiques et qui contribue à renforcer les capacités d'élaboration de politiques intégrées, avec l'appui du Portail d'échange d'informations du PPE-TSE.

16. Les mécanismes de mise en œuvre du PPE-TSE jouent un rôle important dans l'exécution du plan de travail. Ils s'appuient sur les outils utilisés dans le cadre du Programme.

17. Les pays et organisations chefs de file facilitent, avec l'aide du secrétariat du PPE-TSE, la mise en œuvre des activités brièvement décrites dans le plan de travail du Programme paneuropéen et assurent une coordination ou exercent les fonctions de rapporteur. Ils tiennent le Comité directeur du PPE-TSE informé des progrès accomplis et des difficultés rencontrées dans la réalisation de ces activités.

18. Le plan de travail du PPE-TSE pour la période 2021-2025 sera exécuté en étroite collaboration avec des acteurs gouvernementaux et non gouvernementaux aux échelons national et international, notamment des autorités locales et municipales, des organisations de jeunes, des organismes scientifiques et des chercheurs.

19. La réalisation des activités proposées sera subordonnée à la mobilisation des ressources nécessaires.

V. Structure du plan de travail

20. Le plan de travail comporte neuf domaines d'activité (voir le tableau ci-dessous). Le domaine d'activité 1 correspond à la mise en œuvre globale de l'ambition définie pour le PPE-TSE, telle qu'exprimée dans la Déclaration de Vienne. Les domaines d'activité 2 à 9 portent respectivement sur les domaines d'intervention énoncés aux alinéas a) à h) du paragraphe 2 de la Déclaration.

21. Chaque domaine d'activité comprend un ensemble d'activités conduisant à la réalisation des objectifs correspondants. L'exécution des activités dépendant des ressources disponibles et de l'impulsion donnée par les parties prenantes, un pays ou une organisation chef de file est précisée pour chaque domaine d'activité.

22. En outre, les mécanismes de mise en œuvre qui pourraient faciliter la réalisation des activités prévues sont spécifiés dans le plan de travail. Les objectifs de développement durable correspondant à chaque domaine d'activité sont également mentionnés, conformément à la décision de mettre davantage en adéquation le PPE-TSE et le Programme de développement durable à l'horizon 2030.

VI. Activités à mener au titre du plan de travail

<i>Domaine d'activité et activités à mener</i>	<i>Pays ou organisation chef de file</i>	<i>Mécanismes de mise en œuvre</i>	<i>Calendrier</i>	<i>Ressources</i>	<i>Objectifs de développement durable</i>
1. Évolution vers des modes de mobilité et de transport propres, sûrs, sains et inclusifs pour le bonheur et la prospérité de tous					3 ; 7 ; 8 ; 9 ; 11 ; 12 ; 13
Élaborer une stratégie paneuropéenne globale pour les transports, la santé et l'environnement (en tenant compte de l'expérience de la crise liée à la COVID-19)	Comité directeur et pays chef de file		D'ici à 2023		
Élaborer des propositions relatives à un éventuel instrument juridique en accord avec l'ambition définie pour le PPE-TSE et les objectifs prioritaires, pour examen par la sixième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement	Comité directeur et pays chef de file		D'ici à 2025		
Organiser une réunion pour faire le point sur les progrès accomplis vingt ans après l'établissement du PPE-TSE	France		2022		
Élaborer une stratégie de communication pour sensibiliser l'opinion aux possibilités et avantages offerts par des transports respectueux de l'environnement et de la santé et pour faire connaître les résultats du PPE-TSE	Bureau				
Élaborer des initiatives et des actions communes aux niveaux international, régional, national et local pour aider les États membres à opérer une transition vers des systèmes de transport et de mobilité plus résilients, plus sûrs, plus équitables et plus durables	Bureau et Comité directeur		2021-2025		
Assurer le suivi de la réalisation des objectifs du PPE-TSE (et recenser les besoins des pays et les principaux défis à relever dans le cadre du processus de mise en œuvre)	Bureau et Comité directeur				
Organiser les réunions annuelles du Comité directeur et les réunions semestrielles du Bureau	Bureau		Chaque année		
Assurer des services de secrétariat					

<i>Domaine d'activité et activités à mener</i>	<i>Pays ou organisation chef de file</i>	<i>Mécanismes de mise en œuvre</i>	<i>Calendrier</i>	<i>Ressources</i>	<i>Objectifs de développement durable</i>
2. Résilience des systèmes de transport face aux changements climatiques, aux pandémies et aux autres catastrophes					3 ; 7 ; 8 ; 9 ; 11 ; 12
Mettre en œuvre les Recommandations en faveur d'un transport durable respectueux de l'environnement et de la santé et appuyer les États membres à cette fin	Comité directeur/ équipe spéciale		Partenariats et autres	2021-2025	
3. Amélioration des conditions de vie dans les villes et à l'échelle des 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					3 ; 9 ; 11 ; 13
S'employer à favoriser la coordination dans le cadre de l'intégration des transports durables, de l'aménagement du territoire, de la santé et de l'environnement (un premier atelier « course de relais » sur l'intégration des transports et de l'aménagement urbain ayant été organisé à Saint-Petersbourg (Russie) en octobre 2021)	Fédération de Russie et France		Courses de relais et Partenariats		
4. Transports propres, sûrs, 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					3 ; 7 ; 11 ; 12 ; 13
Œuvrer à la réalisation du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, notamment en prenant des mesures visant à promouvoir le passage de la mobilité motorisée à la mobilité active (et des mesures concernant directement la COVID-19 et le rôle que le cyclisme pourrait jouer pour rendre les systèmes de transport plus résilients) et en poursuivant le travail sur le module relatif aux infrastructures et la mise en œuvre de celui-ci ainsi que sur la création du centre de compétences paneuropéen pour la mobilité active	Autriche et France (pays chefs de file du Partenariat), Fédération européenne des cyclistes, CONEBI, CEE et autres États membres		Partenariat pour la promotion du cyclisme, élargi en Partenariat pour la mobilité active		
Élaborer un plan directeur paneuropéen pour la mobilité active	Autriche, France et autres États membres		Partenariat pour la promotion du cyclisme, élargi en		

<i>Domaine d'activité et activités à mener</i>	<i>Pays ou organisation chef de file</i>	<i>Mécanismes de mise en œuvre</i>	<i>Calendrier</i>	<i>Ressources</i>	<i>Objectifs de développement durable</i>
		Partenariat pour la mobilité active			
Poursuivre la mise au point des outils du PPE-TSE et promouvoir leur utilisation dans la prise de décisions	Comité directeur	Partenariat pour la promotion du cyclisme, élargi en Partenariat pour la mobilité active			
Contribuer, dans le cadre de l'Académie du PPE-TSE, au transfert des connaissances et des meilleures pratiques et au renforcement des capacités des États membres en matière d'élaboration de politiques intégrées	Comité directeur et pays chef de file				
Poursuivre l'actualisation et l'amélioration des outils d'évaluation économique de la santé	OMS	Partenariat sur les outils d'évaluation économique de la santé			
Promouvoir l'écoconduite	Autriche	Partenariat sur l'écoconduite			
Accélérer la mise au point et l'introduction sur le marché de véhicules à émission zéro ou à faible niveau d'émission et de véhicules électriques, ainsi que la création des infrastructures nécessaires, par l'intermédiaire de programmes d'appui financier ou d'autres programmes d'appui	Comité directeur				
Poursuivre l'actualisation et l'amélioration de l'outil de modélisation ForFITS	CEE				
5. Modes de mobilité et de transport inclusifs et accessibles à tous					3 ; 7 ; 8 ; 9 ; 11 ; 12
Inventorier les partenaires et les parties prenantes et créer des synergies avec eux afin de pouvoir atteindre toutes les couches de la société, en tenant compte des moyens de les faire participer, de tirer avantage de leur participation et de faire en sorte qu'ils bénéficient tous de l'action menée	Bureau et Comité directeur				

<i>Domaine d'activité et activités à mener</i>	<i>Pays ou organisation chef de file</i>	<i>Mécanismes de mise en œuvre</i>	<i>Calendrier</i>	<i>Ressources</i>	<i>Objectifs de développement durable</i>
(y compris les acteurs responsables de la réalisation des objectifs de développement durable et des indicateurs correspondants)					
Établir un partenariat sur la mobilité adaptée aux enfants et aux jeunes	Autriche et autres				
6. Incitation des acteurs concernés à consentir des investissements, prendre des mesures d'incitation fiscale et lancer des initiatives de financement vert en faveur des transports durables afin de créer des emplois et de stimuler l'économie					8 ; 9 ; 11 ; 12 ; 13
Créer des emplois respectueux de l'environnement et de la santé dans le secteur des transports	(Étudier les possibilités de soutien)	Partenariat pour l'emploi dans le secteur des transports respectueux de l'environnement et de la santé			
7. Utilisation optimale des avantages de la dématérialisation des services de transport et de mobilité	Comité directeur				3 ; 8 ; 11 ; 12
8. 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					3 ; 7 ; 8 ; 9 ; 11 ; 12 ; 13
Apporter une aide et donner des conseils ponctuellement en vue de l'élaboration de plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement	Bureau et Comité directeur	Plans d'action nationaux dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement			
Recenser et faire connaître les bonnes pratiques et les innovations favorisant une mobilité respectueuse	Bureau, Comité directeur et autres parties prenantes (EPOMM, par exemple)				

<i>Domaine d'activité et activités à mener</i>	<i>Pays ou organisation chef de file</i>	<i>Mécanismes de mise en œuvre</i>	<i>Calendrier</i>	<i>Ressources</i>	<i>Objectifs de développement durable</i>
de l'environnement et de la santé et la coopération entre les secteurs concernés aux niveaux national et local					
Faire la promotion de la gestion de la mobilité, échanger des bonnes pratiques en la matière et mener d'autres études sur la mobilité encadrée	Bureau, Comité directeur, pays chef de file (Autriche, par exemple) et autres parties prenantes (EPOMM, par exemple)				
Organiser des activités autour du tourisme et de la mobilité	Autriche	Partenariat Transdanube, élargi en Partenariat pour une mobilité durable dans le secteur du tourisme			
Élaborer et mettre en œuvre des études sur les effets des nouvelles options de mobilité sur l'environnement et la santé	Bureau et Comité directeur				
9. 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					3 ; 7 ; 9 ; 11 ; 12 ; 13
Voir les activités à mener au titre des domaines d'activité 3 et 4 pour favoriser la mobilité active et l'intégration de la planification des transports dans l'aménagement urbain	Bureau et Comité directeur	Partenariats			

Abréviations : CONEBI, Confederation of the European Bicycle Industry ; EPOMM, Plateforme européenne de gestion de la mobilité ; ForFITS, Futurs systèmes de transport intérieur ; Partenariat Transdanube, Partenariat pour des déplacements sains pour l'environnement dans les domaines des loisirs et du tourisme.