

**Commission économique pour l'Europe****Bureau régional de l'Organisation mondiale de la Santé pour l'Europe**

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

Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement**Dix-septième session**

Genève, 21-23 octobre 2019

Point 5 d) de l'ordre du jour provisoire

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

Projet de déclaration et ses annexes

Projet de déclaration de Vienne à l'issue de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement : Vers une mobilité et des transports propres, sûrs, sains et inclusifs pour le bonheur et la prospérité de tous

Note du Bureau*Résumé*

En 2014, la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement a décidé de tenir la cinquième Réunion de haut niveau dans le cadre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) d'ici à 2020 au plus tard et s'est félicitée de l'offre faite par l'Autriche de l'accueillir (document ECE/AC.21/2014/2-EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, par. 49).

La cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement se tiendra à Vienne en 2020. La réunion sera appelée à examiner et à adopter la Déclaration de Vienne.

À sa seizième session (Genève, 12-14 décembre 2018), le Comité directeur a examiné un premier projet de déclaration établi par un groupe spécial de rédaction créé par le Bureau (ECE/AC.21/SC/2018/2-EUPCR1814179/2.1/SC16/2, par. 67 à 69). Le Comité a demandé au groupe de rédaction de préparer une version révisée de la déclaration afin que le Bureau élargi puisse en établir une version définitive. Le projet révisé qui en résulte figure dans le présent document.



Déclaration de Vienne

Nous, ministres et chefs de délégation des États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) dans la Région européenne de l'OMS, participant à la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, tenue à Vienne du ... au ... 2020,

Préambule

Réaffirmant notre engagement en faveur de la Déclaration de Paris de 2014, intitulée « La ville bouge : place aux usagers ! », et notre volonté de collaborer à la mise en œuvre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) afin de parvenir à des transports et une mobilité durables, abordables et inclusifs, sûrs et sains, écologiques et propres,

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,

Reconnaissant que la région paneuropéenne se trouve à la croisée des chemins en ce qui concerne les transports, la santé et l'environnement, avec des comportements peu favorables au développement durable en matière de transports et de mobilité, des politiques incohérentes et un manque de coordination intersectorielle, et qu'elle fait face à des défis majeurs qu'elle doit relever d'urgence en adoptant des politiques intégrées et en faisant évoluer les comportements, à savoir :

- a) La pollution de l'air ambiant, qui provoque environ un demi-million de décès prématurés par an dans la Région européenne de l'OMS ;
- b) Le bruit causé par la circulation, qui entraîne chaque année la perte de millions d'années de vie en bonne santé, avec, par exemple, environ 1,6 million d'années perdues dans les seuls États membres de l'Union européenne ;
- c) Les émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports intérieurs, qui représentent une proportion importante et croissante des émissions totales ;
- d) Le manque d'activité physique, qui cause environ 1 million de décès par an dans la Région européenne de l'OMS ;
- e) Les disparités socioéconomiques et l'exclusion résultant de la mauvaise qualité des services de transport ;
- f) Les traumatismes dus à des accidents de la circulation, principale cause de décès chez les jeunes âgés de 5 à 29 ans ;
- g) L'inefficacité économique due à l'externalisation des coûts liés à la santé, à l'environnement et aux embarras de la circulation, les citoyens des pays riches perdant chacun près de 1 000 dollars par an en restant bloqués dans les embouteillages ;
- h) L'artificialisation des sols et la diminution de la diversité biologique ;

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

Prenant acte avec satisfaction des résultats de la première Conférence mondiale sur la pollution de l'air et la santé organisée par l'OMS en 2018, de la Déclaration ministérielle issue du débat de haut niveau tenu par le Conseil économique et social à sa session de 2018, des résolutions ministérielles adoptées dans le cadre du Comité des transports intérieurs en 2017 et 2019, de la Déclaration d'Ostrava issue de la sixième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé en 2017, de la Déclaration de Batumi issue de la huitième Conférence ministérielle européenne « Un environnement pour l'Europe » en 2016, de la

Déclaration de Graz issue de la réunion informelle des Ministres européens de l'environnement et des transports en 2018, de la Déclaration de l'Union européenne de 2015 sur le vélo en tant que mode de transport respectueux du climat et des résultats significatifs du Forum international des transports,

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

Souhaitant renforcer le PPE-TSE dans sa fonction de plateforme politique paneuropéenne, afin d'accélérer la transformation des transports et de la mobilité et de permettre une mobilité propre et saine et des transports à émissions nettes nulles.

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 mettant l'accent sur :

a) L'inclusion sociale et l'accès de tous dans des conditions équitables à la mobilité et aux transports ;

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 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 ;

e) La mise en œuvre de services de mobilité durable et de mécanismes de gestion recourant à des technologies appropriées en vue d'obtenir des systèmes de transport propres, efficaces, sains et sûrs ;

avec le concours des 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, à cette évolution vers une mobilité et des transports écologiques et sains.

Stratégie et actions pour réaliser notre ambition et mener à bien la transformation des transports

3. *Convenons* d'accélérer la transformation des transports, en particulier au cours de la prochaine décennie, et nous engageons à élaborer, pour adoption en 2022, 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) Intensifier notre participation au PPE-TSE pour contribuer efficacement à la mise en œuvre de l'Accord de Paris, en limitant le réchauffement climatique, en renforçant la résilience des infrastructures de transport et en adaptant les transports et la mobilité aux changements climatiques ;

b) Poursuivre l'alignement des activités du PPE-TSE sur le Programme de développement durable à l'horizon 2030 par le biais des activités indiquées ci-après visant à aider les États membres à atteindre les objectifs de développement durable, conformément à

la publication *Making THE (Transport, Health and Environment) Link* (« Faire le lien entre les transports, la santé et l'environnement ») ;

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 ;

4. *Demandons* au Comité directeur d'étudier différentes options juridiques et de préparer des propositions en vue de l'examen éventuel par la sixième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement d'un instrument juridique visant à renforcer notre action conformément à notre ambition ;

5. *Soutenons* l'élaboration et 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 propres, les véhicules à émissions nulles, l'utilisation efficace des infrastructures et la logistique verte pour les passagers et le fret, ainsi que sur le développement des transports publics, les services de mobilité flexibles pour le premier et le dernier kilomètre, la mobilité active et le renforcement de la mobilité partagée et de la multimodalité grâce à l'action conjointe des acteurs publics et privés dans la fourniture des services de mobilité ;

6. *Nous engageons* à faire en sorte que les activités du PPE-TSE contribuent à améliorer les conditions de vie dans nos zones urbaines, périurbaines et rurales, 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 ;

7. *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 à améliorer l'efficacité énergétique ainsi que l'accès aux transports publics et à la mobilité active ;

8. *Décidons* d'établir des mécanismes de coordination au niveau national entre les secteurs des transports, de la santé et de l'environnement, y compris au niveau des autorités infranationales et locales, avec la participation d'autres parties prenantes concernées, pour faire en sorte que les transports, la santé et l'environnement soient pris en compte conjointement dans les politiques et l'aménagement du territoire afin de combler les lacunes en matière de services de mobilité et de réduire les conflits et les arbitrages intersectoriels ;

9. *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 par le biais de partenariats public-privé, tout en appliquant les critères sociaux et environnementaux pertinents, en vue d'investir dans la mobilité durable et les systèmes de transport ;

10. *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 mobilité active et le renouvellement des parcs de véhicules de transport public ;

11. *Encourageons* le développement de solutions durables en matière de carburants à faible intensité de carbone, en augmentant la part des énergies renouvelables dans les transports et en veillant à ce que seuls les combustibles fossiles conformes à des normes écologiques élevées soient disponibles sur le marché ;

12. *Demandons* aux États membres de la CEE d'inclure dans les instruments juridiques relevant du Comité des transports intérieurs des dispositions relatives 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 ;

13. *Décidons* d'accélérer et d'encourager la mise au point et 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 d'appui ;

14. *Décidons également* de stimuler la mobilité active, pierre angulaire de la transformation des transports.

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

15. *Reconnaissons* que le vélo est un mode de transport à part entière et qu'il contribue, avec la marche, à l'adoption de moyens de subsistance durables, à l'amélioration de l'environnement, à la création de conditions de santé et de sécurité plus favorables, à l'inclusion sociale, à la prospérité économique, à l'amélioration de la qualité de vie et au bonheur de nos citoyens ;

16. *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 mettre en place des infrastructures adéquates pour le cyclisme et la marche à pied afin de réduire les accidents entre usagers de la route motorisés et non motorisés ;

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

a) [Fixer des objectifs nationaux en vue d'] accroître sensiblement le nombre de cyclistes et de piétons dans chaque pays [pour contribuer à l'objectif global de doubler [l'usage du vélo] [le nombre de kilomètres parcourus à vélo][les infrastructures cyclables][le nombre de cyclistes] dans l'ensemble de la région] ;

b) Étendre et améliorer l'infrastructure pour le cyclisme et la marche à pied dans tous les pays de la région ;

c) Élaborer et mettre en œuvre des politiques nationales en faveur du vélo, soutenues par des plans, stratégies et programmes nationaux en faveur du vélo, dans chaque pays de la région ;

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 [de cyclistes tués et grièvement blessés par kilomètre parcouru] dans l'ensemble de la région ;

e) Intégrer le cyclisme et la marche à pied dans les politiques de santé, notamment celles qui s'attaquent aux maladies non transmissibles et à l'obésité ;

f) Intégrer le cyclisme et la marche à pied, y compris les infrastructures cyclables, dans la planification de l'utilisation des sols, de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et des infrastructures de transport ;

g) Lancer des stratégies nationales sur la marche à pied et d'autres formes de mobilité active dans tous les pays de la région ;

18. *Adoptons* le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, tel qu'il figure à l'annexe II de la présente Déclaration et a été élaboré par le Partenariat du PPE-TSE sur la promotion du cyclisme à la demande de la quatrième Réunion de haut niveau, comme moyen d'atteindre ces objectifs en ce qui concerne le cyclisme, et soutenons l'application des recommandations qui y sont énoncées, en particulier concernant l'amélioration des infrastructures et des mécanismes d'incitation au cyclisme et la collecte de données aux fins du suivi des progrès accomplis, conformément aux plans et programmes nationaux et autres documents stratégiques ;

19. *Soutenons* l'intégration de la mobilité active dans les plans et politiques infranationaux et locaux pertinents ;

20. *Insistons* sur l'importance de l'harmonisation de la signalisation destinée aux cyclistes dans toute la région de la CEE pour améliorer la sécurité routière des cyclistes et des piétons, reconnaissons les droits des piétons et des cyclistes et encourageons les États

membres qui sont parties contractantes à la Convention sur la signalisation routière et à la Convention sur la circulation routière à proposer des amendements appropriés aux Conventions ;

21. *Soulignons* l'importance d'infrastructures sûres et adéquates pour la mobilité active et demandons à la CEE de prendre les mesures nécessaires pour concevoir et mettre en place, sur la base des éléments et principes du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, un réseau cyclable transeuropéen ;

22. *Décidons* d'élaborer, dans le cadre des partenariats du PPE-TSE, un plan directeur paneuropéen pour la mobilité active, comprenant des lignes directrices et des outils, en y intégrant la marche à pied et d'autres formes de mobilité active ;

23. *Encourageons* l'éducation et la sensibilisation à la mobilité active, à la sécurité routière et aux avantages socioéconomiques qui en découlent.

PPE-TSE : Favoriser la transformation des transports pour concrétiser notre ambition

24. *Appuyons* le PPE-TSE en tant que plateforme intergouvernementale, intersectorielle et tripartite unique permettant d'accélérer la transformation des transports et en approuvons les résultats pratiques présentés ci-après ;

25. *Encourageons* la mise en œuvre des recommandations de politique générale pour l'écoconduite énoncées à l'annexe III de la présente Déclaration, accueillons favorablement les lignes directrices du PPE-TSE pour l'écoconduite et demandons au Partenariat pour l'écoconduite de rendre compte des progrès accomplis au Comité directeur et d'étudier l'extension des principes de l'écoconduite aux véhicules électriques et aux véhicules équipés de carburants et systèmes de propulsion de substitution, aux engins mobiles non routiers, aux trains, aux avions et aux bateaux ;

26. *Constatons* le fort potentiel de création d'emplois verts grâce à des investissements dans les transports verts et sains, approuvons les conclusions des études sur les emplois verts dans le cyclisme et les emplois verts et sains dans les transports, et demandons au partenariat concerné de poursuivre ses recherches dans ce domaine et de soutenir l'élaboration de politiques visant à stimuler la création d'emplois verts ;

27. *Accueillons avec satisfaction* les résultats du projet TRANSDANUBE pour la mobilité durable dans la région du Danube et décidons de créer le Partenariat du PPE-TSE pour une mobilité durable dans le secteur du tourisme, en vue de partager les bonnes pratiques et d'élaborer des lignes directrices et des outils pour la mise en œuvre d'une mobilité verte, saine et inclusive dans le secteur du tourisme et des loisirs, avec la participation des acteurs du tourisme ;

28. *Approuvons* les conclusions du Manuel PPE-TSE/CEE sur le transport durable et la planification urbaine, telles qu'elles sont reproduites à l'annexe IV de la présente Déclaration, et recommandons d'intensifier les travaux menés dans le cadre du partenariat pertinent pour favoriser la coordination et l'intégration des politiques en matière de transports durables, d'aménagement du territoire, de santé et d'environnement ;

29. *Nous réjouissons* des résultats obtenus par l'Académie du PPE-TSE ; décidons d'intensifier ses activités, de favoriser l'interaction entre scientifiques, praticiens et décideurs et de développer leurs capacités dans les domaines des transports, de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, de la santé et de l'environnement ; invitons les universités et autres établissements d'enseignement à contribuer à l'Académie ; recommandons l'organisation de cours sur les transports, la santé et l'environnement, de manière intégrée ; et demandons au Comité directeur de mettre au point une procédure pour délivrer un diplôme aux personnes ayant fréquenté l'Académie ;

30. *Décidons* de renforcer et de développer davantage les partenariats en tant que plateformes de coopération entre les États membres et les autres parties prenantes, et nous engageons à y participer activement ;

31. *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 de recommandations, et appuyons l'application des résultats des ateliers et la promotion de la coopération entre secteurs concernés, aux niveaux national et local ;

32. *Approuvons* les outils d'évaluation économique des effets sanitaires liés à la pratique de la marche et du vélo (outils HEAT) et l'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (outil ForFITS), en tant que modèles visant à évaluer les incidences sanitaires et les futures émissions de dioxyde de carbone des politiques et initiatives de transport, et encourageons leur utilisation dans la prise de décisions en matière d'aménagement du territoire et de planification des infrastructures de transport ;

33. *Demandons* au Comité directeur de créer un prix honorifique du PPE-TSE destiné à récompenser les engagements, initiatives et réalisations exemplaires dans le domaine de la mobilité et des transports propres et sains ;

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

35. *Adoptons* le plan de travail du PPE-TSE pour la période 2020-2025, tel qu'il figure à l'annexe V de la présente Déclaration, aux fins de la mise en œuvre de la présente Déclaration, décidons d'en suivre l'application par l'intermédiaire du Comité directeur à ses sessions annuelles et allouons les ressources financières et/ou en nature nécessaires, notamment pour le personnel chargé d'exécuter les tâches définies dans la présente Déclaration, y compris par un système de contributions volontaires ;

36. *Chargeons* le Comité directeur, en coopération avec le secrétariat, d'élaborer des propositions concrètes pour faciliter la mobilisation de fonds supplémentaires auprès d'autres sources afin d'appuyer l'exécution du plan de travail pour la période 2020-2025 ;

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

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

39. *Décidons* de convoquer une sixième Réunion de haut niveau en 2025 afin d'examiner les progrès accomplis dans la mise en œuvre du plan de travail du PPE-TSE, d'en rendre compte et de planifier les activités futures, et invitons les gouvernements désireux d'accueillir la Réunion à manifester leur intérêt en ce sens, pour examen par le Comité directeur ;

40. *Sommes reconnaissants* au Gouvernement autrichien d'avoir accueilli cette réunion et le remercions ainsi que le peuple autrichien pour leur chaleureuse hospitalité.

Annexes

Annexe I

Difficultés, opportunités et ambition¹

Les transports ont stimulé le développement socioéconomique, favorisant le commerce, le tourisme et la croissance économique et permettant aux gens d'accéder aux emplois, aux marchés, aux services et à l'éducation ainsi que d'interagir entre eux. Des transports durables, propres, sûrs, efficaces, accessibles et abordables sont essentiels pour construire l'avenir durable auquel nous aspirons.

Les transports sont l'une des principales sources de polluants atmosphériques et de bruit, ainsi que de gaz à effet de serre à l'origine des changements climatiques. À l'échelle mondiale, 9 personnes sur 10 respirent de l'air contenant des niveaux de polluants supérieurs aux valeurs recommandées par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) pour la qualité de l'air. On estime que l'exposition à la pollution de l'air ambiant cause environ un demi-million de décès prématurés par an dans la Région européenne de l'OMS. Rien que dans les pays d'Europe occidentale, au moins 1,6 million d'années de vie en bonne santé sont perdues chaque année à cause du bruit dû à la circulation. Les émissions de dioxyde de carbone provenant des transports pourraient représenter 40 % des émissions mondiales totales à la fin de l'année 2030.

La dépendance à l'automobile, la mauvaise utilisation de l'espace urbain et une sécurité insuffisante pour les cyclistes et les piétons contribuent à l'inactivité physique qui, chaque année, est jugée responsable d'environ 1 million de décès dans la Région européenne de l'OMS. La pratique régulière du cyclisme et de la marche, à des niveaux comparables à ceux des recommandations mondiales de l'OMS en matière d'activité physique pour la santé, réduit la mortalité toutes causes confondues d'environ 10 %. Les traumatismes dus aux accidents de la route sont la principale cause de décès chez les jeunes de 5 à 29 ans et coûtent aux États environ 3 % du produit intérieur brut. Environ une victime d'accident mortel sur quatre est un piéton ou un cycliste.

Souvent, on constate un manque d'articulation et de coordination entre l'aménagement du territoire et la planification des transports. Il en résulte une augmentation de la demande de transport et, lorsque les services de transport public sont médiocres, une augmentation de la dépendance à l'égard de la voiture particulière. Des infrastructures de transport mal conçues entraînent la fragmentation et la disparition des habitats, la dégradation des paysages naturels et urbains et la dégradation du patrimoine naturel, culturel et immobilier. Ces infrastructures de transport peuvent également être vulnérables aux changements climatiques et aux catastrophes naturelles. Les erreurs d'urbanisme conduisent à un étalement urbain, qui génère à son tour une « hypermobilité » et se traduit par des encombrements, des niveaux élevés d'émissions et une dégradation des conditions de sécurité.

La mauvaise qualité des services de transports publics, en particulier dans les zones périurbaines et rurales, renforce les disparités socioéconomiques et l'exclusion et encourage l'utilisation de la voiture. Si les autorités locales, les populations touchées et les bénéficiaires potentiels n'y sont pas associés, le développement des services de mobilité et des infrastructures de transport donne des résultats médiocres.

Les investissements dans une mobilité et des infrastructures de transport vertes et saines, lorsqu'ils sont bien planifiés, peuvent créer de la prospérité économique et des emplois de qualité permettant de mener des activités de planification, de construction, d'exploitation, d'entretien et de recyclage, dans des domaines tels que les véhicules de

¹ À réviser en fonction des modifications apportées au corps de la Déclaration et des recherches en cours sur les difficultés à surmonter.

transport de tous types, le rail et le métro léger, les transports publics propres et efficaces, les liaisons intermodales efficaces, la sécurité du transport routier et les services pour une mobilité active.

Le début du XXI^e siècle a été marqué par une série de percées technologiques qui sont en train de faire évoluer les transports et la mobilité et qui pourraient contribuer au développement durable. Ces technologies et approches émergentes comprennent la numérisation, l'intelligence artificielle, les véhicules autonomes, l'électromobilité, la gestion de la mobilité, la mobilité flexible et partagée, la mobilité en tant que service et les systèmes de transport public multimodaux intégrés.

Nous avons pour ambition une mobilité et des transports propres, sûrs, sains et inclusifs pour la prospérité et le bonheur de nos citoyens.

Annexe II

Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme

[Texte à ajouter après la session]

Annexe III

Recommandations de politique générale pour l'écoconduite

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 des avantages de l'écoconduite est qu'elle peut également être pratiquée volontairement et qu'elle peut être appliquée instantanément par n'importe quel conducteur sans équipements ou dispositifs supplémentaires.

2. Les recommandations les plus importantes en matière de conduite écologique sont présentées dans les lignes directrices du PPE-TSE sur la conduite écologique, qui ont été élaborées dans le cadre du Partenariat du PPE-TSE pour la conduite écologique. L'écoconduite devrait être établie et intégrée 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 la conduite écologique. Les 10 principales étapes de mise en œuvre suivantes sont recommandées :

a) Conformément aux lignes directrices du PPE-TSE sur l'écoconduite, les États membres devraient créer des plateformes nationales d'experts et d'institutions en matière d'écoconduite. Avec l'aide de ces plateformes, il conviendrait 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 la conduite écologique, servir de base de connaissances 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 des séminaires pilotes avec les exploitants de flottes, 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 en vue de fixer les normes et le contenu des cours d'écoconduite. Ces séminaires devraient comprendre des cours théoriques et pratiques, un examen et, le cas échéant, la certification des formateurs à la conduite écologique ;

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

e) L'écoconduite devrait être intégrée dans le cadre législatif de la formation à la conduite et de l'examen des apprentis conducteurs. En outre, les procédures de formation et d'examen des apprentis conducteurs devraient être modifiées pour intégrer la conduite de

véhicules électriques et de véhicules utilisant des carburants et des systèmes de propulsion de substitution, sur un pied d'égalité avec les véhicules classiques ;

f) Les cours de formation à l'écoconduite pour les conducteurs déjà titulaires d'un permis de conduire devraient être dispensés par des formateurs à la conduite écologique expérimentés et qualifiés et devraient inclure la conduite sur la voie publique et l'utilisation de dispositifs qui donnent des informations en temps réel sur la consommation de carburant. Ces cours devraient s'adresser aux conducteurs titulaires d'un permis en général, ainsi qu'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 de motiver davantage de groupes cibles à mettre en œuvre la conduite écologique ;

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

h) Une attention particulière devrait être accordée à l'écoconduite des véhicules électriques, afin de les rendre plus autonomes. La formation aux véhicules électriques devrait combiner l'écoconduite avec, en particulier, des renseignements 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 d'écoconduite ;

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, le partage d'expériences 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 IV

Conclusions et recommandations issues du Manuel sur le transport durable et la planification urbaine

[Texte à ajouter]

Annexe V

Plan de travail pour la période 2020-2025

[Texte à ajouter après la session].
