



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

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

Dix-septième session

Genève, 21-23 octobre 2019

Rapport du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement sur sa dix-septième session

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	3
A. Participation	3
B. Ouverture de la session et questions d'organisation	3
II. Atelier sur les principaux défis auxquels la région paneuropéenne fait face dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement	4
III. Préparatifs de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement	7
A. Préparatifs de la cinquième Réunion de haut niveau (Vienne, 2020)	7
B. Projet de programme de la cinquième Réunion de haut niveau	8
C. Manifestations organisées en marge de la cinquième Réunion de haut niveau	8
D. Projet de déclaration de la cinquième Réunion de haut niveau	8
E. Autres résultats escomptés devant être présentés à la cinquième Réunion de haut niveau ...	9
F. Brochure « Faits et chiffres »	10
IV. Mise en œuvre de la Déclaration de Paris	11
A. Plans d'action nationaux dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement	11
B. Ateliers « courses de relais »	11
C. Partenariats	11



D.	Académie	13
V.	Gestion du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement.....	13
A.	Suivi de la mise en œuvre des objectifs prioritaires du Programme	13
B.	Stratégie de communication.....	14
C.	Programme de travail pour la période 2019-2020.....	14
D.	Questions financières	14
E.	Renforcement des synergies avec les autres organisations et mécanismes internationaux ...	15
VI.	Questions diverses.....	15
VII.	Date et lieu de la prochaine session du Comité directeur et des réunions du Bureau	15

I. Introduction

1. Le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) a tenu sa dix-septième session du 21 au 23 octobre 2019 à Genève.

A. Participation

2. Les délégations des 21 États membres ci-après de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE) et du Bureau régional pour l'Europe de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS/Europe) ont participé à la réunion : Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Fédération de Russie, France, Géorgie, Kirghizistan, Lituanie, Macédoine du Nord, Malte, Norvège, Ouzbékistan, Pays-Bas, République de Moldova, Serbie, Suisse, Tchéquie et Ukraine.

3. Des représentants de l'OMS et du Bureau pour l'Europe du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) étaient également présents.

4. L'Agence européenne pour l'environnement, le Comité d'examen de la réglementation de la Commission européenne et la délégation permanente de l'Union européenne auprès de l'Office des Nations Unies à Genève et d'autres organisations internationales étaient représentés.

5. En outre, des représentants du secteur privé, d'associations de la société civile, du monde universitaire et des organismes nationaux et internationaux suivants y ont participé : l'Union cycliste internationale et l'Institut de la santé mondiale de Barcelone (ISGlobal).

6. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : l'Union internationale des transports routiers et Polis Network.

7. Le secrétariat commun était représenté par des membres des Divisions de l'environnement et des transports durables de la CEE, ainsi que de l'OMS/Europe.

B. Ouverture de la session et questions d'organisation

8. Des responsables de la CEE et de l'OMS ont souhaité la bienvenue aux participants.

9. Le Vice-Président, M. Vadim Donchenko (Fédération de Russie), a souhaité la bienvenue aux participants et souligné l'importance de la session dans la perspective de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement. Il a accepté de présider le premier jour et la matinée du deuxième jour de la session, car le Président, M. Robert Thaler (Autriche), ne pouvait pas assister à la totalité de la session.

10. Le Comité directeur a adopté l'ordre du jour de la réunion, tel qu'établi par le secrétariat en concertation avec le Bureau du Comité directeur (ECE/AC.21/SC/2019/1-EUPCR1814179/2.1/THE PEP SC/1)¹.

11. Le Comité a élu M. Robert Thaler (Autriche), représentant le secteur de l'environnement, à la présidence à titre exceptionnel, afin de lui permettre de continuer à jouer son rôle de coordination compte tenu du report de la cinquième Réunion de haut niveau.

12. De plus, le Comité a confirmé comme Vice-Présidente M^{me} Vigdis Rønning (Norvège), représentant le secteur de la santé, la nommant provisoirement Présidente du Comité directeur pour sa dix-huitième session. Conformément à la modification du Règlement intérieur adoptée à sa onzième session (Genève, 27-29 novembre 2013), le Comité a confirmé M. Vadim Donchenko comme Vice-Président de la présente session.

¹ Les informations concernant la réunion, y compris les documents s'y rapportant et la liste des participants, sont disponibles sur la page Web <https://thepep.unece.org/events/17th-meeting-pep-steering-committee-high-level-meeting-postponed>.

13. Le Comité a examiné la composition du Bureau et a élu les membres suivants :
- a) Secteur des transports : M. Donchenko, M. Julien Fernandez (France) et M. Matthias Rinderknecht (Suisse) ;
 - b) Secteur de la santé : M. François André (Belgique), M. Mihail Kochubovski (Macédoine du Nord) et M^{me} Rønning ;
 - c) Secteur de l'environnement : M^{me} Biljana Filipovic (Serbie), M. Mario Fruianu (Pays-Bas), M. Thaler et M^{me} Nino Tkhilava (Géorgie).
14. Le Comité directeur a remercié M. Ion Salaru (République de Moldova), qui avait quitté ses fonctions de membre du Bureau, pour le travail qu'il avait accompli au cours des années précédentes. Selon le Règlement intérieur du PPE-TSE, le Bureau peut compter un maximum de 15 membres. Le Président a donc invité les États membres à proposer la candidature d'autres personnes susceptibles de devenir membres du Bureau.
15. Le Comité a adopté le rapport de sa seizième session (Genève, 12-14 décembre 2018) et les rapports des réunions suivantes du Bureau : trente-quatrième (ECE/AC.21/SC/2018/2-EUPCR1814179/2.1/SC16/2), trente-cinquième (La Vallette, 2 et 3 mai 2019), celle-ci sous la forme d'un bureau élargi, c'est-à-dire à composition non limitée (document informel n° 1), et trente-sixième (Bonn (Allemagne), 1^{er} et 2 juillet 2019) (document informel n° 2).
16. Compte tenu des discussions approfondies qui avaient eu lieu au sein du Comité directeur et des réunions supplémentaires du Bureau qui s'étaient tenues en 2019, aucune réunion supplémentaire du Bureau n'a été tenue immédiatement après la dix-septième session du Comité directeur.

II. Atelier sur les principaux défis auxquels la région paneuropéenne fait face dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement

17. Comme convenu à la trente-sixième session du Bureau, la présente session du Comité directeur a commencé, plutôt que par le colloque du PPE-TSE, par une réunion-débat interactive sur les principaux défis auxquels la région paneuropéenne fait face dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement, tels qu'ils sont définis dans le projet de déclaration de Vienne (ECE/AC.21/SC/2019/3-EUPCR1814179/2.1/THE PEP SC/3).
18. Les intervenants suivants ont participé à la table ronde interactive :
- a) M^{me} Filipovic, Ministre adjointe pour la coopération internationale et l'intégration à l'Union européenne, Ministère de la protection de l'environnement (Serbie) ;
 - b) M. Andreas Kopp, Conseiller principal, membre du Comité d'examen de la réglementation de la Commission européenne ;
 - c) M. Andreas Unterstaller, expert en transport et environnement, Agence européenne pour l'environnement ;
 - d) M. Mark Nieuwenhuijsen, Directeur de l'initiative pour l'urbanisme, l'environnement et la santé à l'Institut de la santé mondiale de Barcelone (ISGlobal).
19. La table ronde interactive a porté sur les défis recensés dans le projet de déclaration de Vienne. Les intervenants ont été invités à réfléchir à ces problèmes à la lumière de leur expérience et de leurs compétences.
20. Les intervenants ont examiné la situation actuelle des transports, de la santé et de l'environnement dans la région de la CEE. Ils ont notamment souligné ce qui suit :
- a) Le fait que, dans toute la région de la CEE, l'urbanisation était une tendance croissante. Le secteur des transports, qui avait accru son impact sur la qualité de l'air ces

dernières années, était le seul secteur dont la contribution à la pollution de l'air augmentait chaque année ;

b) Au sein de l'Union européenne, 20 % des émissions de gaz à effet de serre provenaient des transports terrestres ;

c) Les transports terrestres entraînaient également l'appauvrissement de la biodiversité et l'artificialisation des sols dans la région. Des données de l'Agence européenne pour l'environnement indiquaient que le morcellement des terres n'était faible que dans 10 % de la région, et que même cette petite part s'expliquait principalement par des obstacles géographiques (montagnes, lacs, etc.) ;

d) Il fallait amorcer dès que possible une transition vers une mobilité durable, saine et respectueuse de l'environnement, mais les pays et les personnes auraient besoin d'être soutenus. Un des moyens de fournir un tel soutien serait de donner des informations expliquant pourquoi une transition s'impose et en quoi elle consisterait ;

e) Les segments de la société qui avaient du mal à faire cette transition avaient besoin du plus grand soutien ;

f) En dirigeant cette transition, les États membres devaient veiller à ce que le secteur des transports reste inclusif. Ils devaient aussi tenir compte de l'héritage des politiques de transport passées qui avaient favorisé la possession et l'utilisation de la voiture – représentant un investissement financier important – et avaient mis en avant l'idéal des maisons en périphérie des villes.

21. Les intervenants et les participants ont recensé les éléments qui entravent ou favorisent la mobilité durable, regroupés par domaines clefs :

a) Cadre institutionnel et grandes orientations des politiques publiques :

i) L'expérience des États membres avait montré que, pour s'attaquer aux problèmes actuels et traiter les questions liées à une mobilité durable, respectueuse de l'environnement et saine, il fallait mettre en œuvre des approches multisectorielles et systémiques réunissant des urbanistes, des spécialistes de la planification des transports, des écologistes, des gestionnaires d'espaces verts et des professionnels de santé publique ;

ii) Les différents ministères devaient travailler ensemble au niveau national et faire participer un large éventail de parties concernées, telles que les ONG, le secteur privé et les universitaires ;

iii) Les États membres devaient veiller à ce que des ressources suffisantes soient distribuées au niveau local pour assurer la mise en œuvre des politiques ;

iv) Les États membres participant à des instances internationales telles que le PPE-TSE ou la Convention européenne du paysage du Conseil de l'Europe avaient tiré profit de l'échange de bonnes pratiques ;

b) Encourager un changement des comportements :

i) Si les choix étaient faits par les individus, la transition vers le transport durable serait difficile. Par conséquent, un des premiers éléments à examiner était comment on allait promouvoir un changement des comportements ;

ii) On pouvait encourager une modification des comportements par des mesures de redistribution financière des avantages obtenus en direction des éléments de la population les plus touchés par les taxes environnementales ;

iii) Il pourrait s'avérer difficile de redistribuer les ressources collectées au moyen de la politique budgétaire. Les États membres ont été invités à faire part de leurs expériences probantes et moins probantes en matière de politiques budgétaires et de redistribution des ressources collectées par leur entremise ;

iv) La transition devrait être progressive et faire intervenir de nombreux acteurs. Les États membres devraient tenir compte de toutes les parties prenantes lorsqu'ils formulent des politiques ;

c) Grandes orientations pour l'intégration des transports et de la planification urbaine :

i) L'expérience avait montré qu'une mauvaise qualité des transports et de l'aménagement urbain était fortement corrélée avec des taux de morbidité et de mortalité accrus. Si on passait du modèle de villes centrées sur la voiture et qu'on se dirigeait vers des villes plus vertes et plus compactes, présentant une utilisation mixte des sols, davantage d'infrastructures pour la marche et le cyclisme, moins de pollution atmosphérique et de bruit, moins d'îlots de chaleur et davantage de transports publics et actifs, on pouvait améliorer encore la santé cardiovasculaire et réduire la morbidité et la mortalité ;

ii) Comme chaque ville était différente et qu'aucune mesure ne pouvait convenir à toutes, les urbanistes devaient prendre en compte différents éléments dans leur travail, notamment la géographie de la ville, son modèle de développement économique et son histoire ;

iii) Certains modèles, comme celui des microquartiers sans voitures (des groupes de rues où la circulation a été réduite à un niveau proche de zéro, l'espace autrefois occupé par les voitures étant cédé aux piétons et à des aires de jeu) de Barcelone (Espagne), pourraient éviter des centaines de décès prématurés chaque année. Les dispositifs de microquartiers s'avéraient utiles, mais il fallait les mettre en œuvre en gardant à l'esprit qu'ils doivent :

- Avoir la bonne densité et ne pas être une excuse pour construire des gratte-ciel ;
- Avoir une bonne mixité d'usages, avec des lieux de travail, des zones résidentielles, des magasins et des écoles ;
- Comprendre des connexions tant à l'intérieur du microquartier qu'avec le reste de la ville ;

iv) Les autorités nationales et régionales devaient tenir compte de la connectivité entre les grandes villes et les zones rurales voisines ;

v) L'accessibilité devait rester l'un des maîtres mots de la planification durable des villes et des transports. Celle-ci devait permettre l'accès à un coût moindre pour l'environnement et la santé humaine ;

d) Outils de promotion de l'intégration des transports et de l'urbanisme :

i) Il était essentiel de planifier la bonne infrastructure routière : investir dans l'infrastructure automobile aurait pour effet d'augmenter le nombre de personnes qui utilisent la voiture, tandis qu'une bonne infrastructure cyclable favoriserait l'utilisation du vélo ;

ii) Les voitures électriques, bien qu'ayant un impact positif sur la qualité de l'air et le bruit de la circulation, ne résoudraient pas d'autres problèmes, tels que l'encombrement des routes et la sédentarité. Il fallait aussi prendre en compte la source de l'électricité utilisée pour alimenter les voitures électriques ;

iii) Les éléments techniques des véhicules et leurs moteurs devaient être régulièrement inspectés pour s'assurer que les villes disposaient de parcs de véhicules en bon état ;

iv) Dans plusieurs pays en transition, il était difficile de garantir la bonne qualité du parc automobile car de nombreuses voitures anciennes étaient importées d'autres pays plus développés ;

v) L'interdiction des voitures dans les villes et les centres-villes risquait d'être une décision difficile à prendre. Une autre possibilité était d'introduire des coûts financiers pour l'utilisation de voitures polluantes. Les revenus ainsi générés pouvaient être utilisés pour financer la transition vers une mobilité plus propre ;

vi) On pouvait également utiliser des mécanismes financiers destinés à décourager la mobilité individuelle par véhicule individuel équipé de moteur à

combustion, non seulement dans les villes mais aussi en banlieue. Instaurer une coopération entre les villes et les organisations qui œuvrent dans le domaine de la mobilité pouvait favoriser une augmentation de la part des transports publics et de la mobilité active. Une partie de l'éventail de politiques à mettre en œuvre pourrait également consister à garantir des coûts plus bas pour les usagers des transports publics.

III. Préparatifs de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement

22. Le Président du Comité directeur a rappelé qu'à la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Paris, 14-16 avril 2014), il avait été décidé de convoquer une cinquième Réunion de haut niveau au plus tard en 2020 (ECE/AC.21/2014/2-EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, annexe, par. 22). Le Président a informé le Comité directeur qu'à sa trente-sixième réunion, le Bureau avait accédé à la demande du Gouvernement autrichien de reporter la cinquième Réunion de haut niveau à 2020, compte tenu de la situation politique dans le pays hôte et de la nécessité de tenir de nouvelles élections. Le Président a noté que la décision était toujours conforme à la disposition de la Déclaration de Paris prévoyant de tenir la cinquième Réunion de haut niveau au plus tard en 2020 (document informel n° 2, par. 9 et 10). Le secrétariat a expliqué que la trente-sixième réunion du Bureau du PPE-TSE avait marqué le début des préparatifs de la cinquième Réunion de haut niveau, prévue en 2020, et que ces préparatifs se poursuivraient à la présente session.

A. Préparatifs de la cinquième Réunion de haut niveau (Vienne, 2020)

23. Étant donné l'annonce du report de la cinquième Réunion de haut niveau, le représentant de l'Autriche a proposé les 26 et 27 novembre 2020 comme nouvelles dates de la Réunion. La Réunion de haut niveau serait précédée, le 25 novembre 2020, d'une session extraordinaire du Comité directeur. Le Comité directeur a approuvé les dates proposées.

24. Le Comité a demandé au secrétariat d'envoyer dès que possible aux États membres des lettres annonçant la tenue de la Réunion.

25. Le Comité a lancé un débat sur la question de savoir quels orateurs pourraient être invités à la Réunion de haut niveau afin de s'assurer qu'il y aurait un mélange équilibré de représentants d'États membres, d'entreprises et de la société civile, afin d'assurer une participation maximale et les meilleurs résultats possibles. Il a demandé aux États membres de continuer à envisager d'autres orateurs de marque et participants éventuels à la Réunion de haut niveau et d'envoyer des suggestions au secrétariat.

26. Le Comité a examiné la nécessité de tenir des réunions préparatoires supplémentaires en 2020 pour achever les préparatifs de la Réunion de haut niveau. Il a demandé qu'au moins deux réunions soient tenues pendant l'année à cette fin et que des services d'interprétation soient fournis pour les réunions. Le secrétariat a confirmé qu'une salle de réunion avait été réservée du 29 juin au 1^{er} juillet 2020 au siège de l'OMS à Genève, si nécessaire. Le Président a demandé que des services d'interprétation soient également assurés à toute réunion devant se tenir à ces dates. Le secrétariat a expliqué qu'il étudierait la possibilité d'assurer l'interprétation pour toutes les réunions, mais a noté qu'il n'y avait actuellement aucun quota d'interprétation disponible pour la majeure partie de 2020. Le Comité a demandé que les États membres envisagent d'accueillir les réunions préparatoires et que des propositions soient envoyées au secrétariat dès que possible. Les représentants du Bélarus, de la Belgique, de la Géorgie, des Pays-Bas et de la Serbie ont déclaré qu'ils envisageraient d'accueillir l'une de ces réunions.

B. Projet de programme de la cinquième Réunion de haut niveau

27. Le Président a présenté le projet de programme de la cinquième Réunion de haut niveau et ses principaux points, sur la base du nouveau calendrier (document informel n° 4). Le Comité a pris acte du nouveau projet de programme et a déclaré attendre avec intérêt de travailler à sa mise au point définitive dans les mois à venir.

C. Manifestations organisées en marge de la cinquième Réunion de haut niveau

28. Le représentant de l'Autriche a présenté les activités prévues et les créneaux horaires disponibles pour les manifestations parallèles à la Réunion de haut niveau. Polis Network s'est dit intéressé par l'organisation d'une manifestation parallèle. Le secrétariat a expliqué que plusieurs autres entités lui avaient indiqué qu'elles étaient intéressées par l'organisation d'éventuelles autres manifestations parallèles.

29. Le Comité a demandé au secrétariat d'arrêter des délais en partenariat avec le pays hôte pour la soumission de propositions de manifestations parallèles. Une fois les propositions reçues, le secrétariat, en partenariat avec le pays hôte, procéderait à leur évaluation et attribuerait des créneaux horaires, le cas échéant.

D. Projet de déclaration de la cinquième Réunion de haut niveau

30. Le Comité directeur a examiné le projet de déclaration de Vienne pour la Réunion de haut niveau, tel que modifié par les représentants des pays aux diverses réunions du Bureau élargi en 2019 et disponible dans les trois langues de la CEE.

31. Le Comité directeur a révisé le projet de déclaration, se félicitant du fait que la plupart des crochets avaient été levés, ne laissant qu'un petit nombre de points sur lesquels il fallait encore se mettre d'accord. Les domaines dans lesquels la négociation devait se poursuivre étaient notamment les suivants :

- a) La description des principaux défis dans le préambule ;
- b) Deux éléments entre crochets dans la partie intitulée « Notre ambition » ;
- c) Un élément entre crochets (concernant les objectifs nationaux) dans la partie intitulée « Ouvrir la voie à une mobilité saine et active dans la région paneuropéenne ».

32. En conclusion, le Comité directeur :

- a) A remercié les représentants pour leur travail et demandé aux États membres de poursuivre au cours des réunions de 2020, sous la direction du Bureau, les négociations sur les éléments en suspens ;
- b) A prié le Bureau d'élaborer davantage, avec l'appui du secrétariat, le paragraphe relatif à la création d'un instrument juridique sur le PPE-TSE ;
- c) A demandé que la déclaration soit parachevée bien avant la Réunion de haut niveau, afin qu'elle soit disponible sous sa forme définitive dans les trois langues officielles de la CEE.

33. Un bref débat a eu lieu sur l'annexe I, intitulé « Difficultés, opportunités et ambition », principalement en liaison avec le débat sur le corps du texte. L'annexe I serait alignée sur les difficultés qui seraient énoncées dans le préambule.

34. Le représentant de l'Autriche a présenté le projet de plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme (ECE/AC.21/SC/2019/6-EUPCR1814179/2.1/THE PEP SC/6), qui devait figurer à l'annexe II de la Déclaration de Vienne. Le Comité a poursuivi le débat engagé à la trente-sixième réunion du Bureau sur l'élaboration d'objectifs nationaux dans le but général de développer le cyclisme (document informel n° 2, par. 29 à 33). Plusieurs États membres se sont déclarés préoccupés par l'élaboration de tels objectifs, mais il a été convenu que les pays devraient être encouragés à le faire dans la mesure du possible. Si les

États membres ne pouvaient pas fixer d'objectifs nationaux, le Partenariat pourrait recommander des objectifs découlant des statistiques des transports de la CEE.

35. En outre, le représentant de l'Autriche a informé le Comité directeur que le Partenariat du PPE-TSE sur le cyclisme avait tenu une réunion virtuelle pour examiner différentes options concernant la définition des données de référence pour 2020. À la suite de cette réunion, le représentant de l'Autriche a présenté un plan sur la manière d'établir des statistiques à partir de données d'enquêtes téléphoniques. Cette méthode coûterait entre 75 000 et 150 000 dollars et les États membres pourraient souhaiter contribuer au coût de la préparation de l'enquête.

36. Le Comité a pris note de l'exposé fait par le représentant de l'Autriche, s'est félicité de l'analyse entreprise et a demandé aux États membres d'envisager de financer l'enquête une fois qu'une note conceptuelle détaillée aurait été élaborée.

37. Le représentant de l'Autriche a annoncé que le Ministère fédéral autrichien du développement durable et du tourisme travaillait à un nouveau projet sur le cyclisme le long du Danube, pour lequel un financement de l'Union européenne serait recherché.

38. Un projet de plan de travail du PPE-TSE pour la période 2020-2025 avait été établi par le Bureau avec l'appui du secrétariat (ECE/AC.21/SC/2019/7-EUPCR1814179/2.1/THE PEP SC/7). Le secrétariat a présenté le projet de plan de travail et a souligné que de nombreux points n'étaient pas encore achevés et que certains ne pourraient l'être qu'une fois la déclaration établie sous sa forme définitive. En outre, le document ne devait être parachevé qu'une fois que les États membres se seraient engagés à diriger les activités prévues dans le plan de travail.

39. Le Comité a noté que le plan de travail ne pouvait pas être inclus dans la déclaration sous sa forme actuelle et a demandé aux États membres de faire des propositions au secrétariat concernant les domaines qu'ils souhaiteraient voir couverts par le plan de travail. Ces propositions devaient être envoyées au secrétariat avant la fin de décembre 2019.

E. Autres résultats escomptés devant être présentés à la cinquième Réunion de haut niveau

1. Gestion de la mobilité

40. Le secrétariat a présenté l'étude sur la gestion de la mobilité et son résumé analytique (ECE/AC.21/SC/2019/9-EUPCR1814179/2.1/THE PEP SC/9). Le secrétariat a expliqué comment, une fois l'étude achevée, son contenu avait été coordonné avec celui du Manuel de la CEE sur les transports et l'urbanisme durables, afin de réduire au minimum tout chevauchement entre les deux publications.

41. Le Comité a accueilli favorablement l'étude et a approuvé sa publication sous réserve de toute observation reçue avant le 31 octobre 2019. Le Comité a décidé que la publication actuellement prévue devant traiter de la mise en œuvre de la Déclaration de Paris adoptée à l'issue de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement devrait être remplacée par la publication intitulée « Gestion de la mobilité : Guide des bonnes pratiques internationales » (document informel n° 10), qui comprenait les informations nécessaires à la mise en œuvre de la Déclaration. Le Comité est convenu que, sous réserve des fonds disponibles, les travaux dans ce domaine devraient se poursuivre et se concentrer non seulement sur les bonnes pratiques mais aussi sur les domaines où les programmes de gestion de la mobilité n'avaient pas été probants. Il convenait de garder à l'esprit le rôle des plans de mobilité urbaine durable et les lignes directrices que la Commission européenne mettait au point dans ce domaine.

2. Étude sur les emplois que peuvent offrir des transports respectueux de l'environnement et de la santé

42. Le Comité a rappelé qu'à l'issue des deux phases initiales des travaux du Partenariat pour des emplois dans les transports verts et sains, le Bureau international du Travail (BIT) avait commencé à préparer une étude de troisième phase évaluant des scénarios détaillés pour l'évolution future des emplois dans les transports verts et sains

(ECE/AC.21/SC/2017/2-EUPCR1612201/4.4/SC15/2, par. 68 à 74). Une réunion du Partenariat avait été tenue à Paris le 4 février 2019 pour mettre la dernière main à l'étude. Au nom du BIT, le secrétariat a présenté l'étude sur les emplois dans les transports verts et sains et son résumé analytique (ECE/AC.21/SC/2019/8-EUPCR1814179/2.1/THE PEP SC/8).

43. Le Comité a accueilli favorablement l'étude et a approuvé sa publication sous réserve de toute observation reçue avant le 31 octobre 2019. Le Comité a décidé que la publication actuellement prévue intitulée « Mise en œuvre de la Déclaration de Paris adoptée à l'issue de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement : vers la réunion de Vienne de 2019 » devrait être remplacée par la publication intitulée « Emplois liés aux transports respectueux de l'environnement et de la santé : opérer la transition verte », qui devrait être mise à disposition dans toutes les langues officielles de la CEE (600 exemplaires en anglais, 200 en français et 200 en russe) car il s'agissait de l'un des principaux outils d'application de la Déclaration de Paris. Le Comité est convenu que, sous réserve des fonds disponibles, les travaux dans ce domaine devaient se poursuivre dans le cadre du Partenariat pour l'emploi dans les transports verts et sains, éventuellement en approfondissant et en explorant d'autres scénarios, comme l'impact de l'automatisation.

3. Manuel sur les transports et l'urbanisme durables

44. Le Comité a été informé de l'état d'avancement de la mise au point définitive du Manuel sur les transports et l'urbanisme durables, à la suite des débats qui avaient eu lieu au cours des sessions du Bureau élargi tenues en 2019, ainsi que d'un atelier consacré au Partenariat qui s'était tenu à Genève en mai 2019 et d'un débat du Partenariat qui avait eu lieu à la session du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports tenue en septembre 2019.

45. Le Comité est convenu du format et du contenu des conclusions et recommandations du Manuel à inclure dans le projet de déclaration. Le Comité a accueilli favorablement l'étude et a approuvé sa publication sous réserve de toute observation reçue avant le 31 octobre 2019. Il a décidé que la publication actuellement prévue sous le titre « Promotion d'une mobilité urbaine active (en prévision de la cinquième Réunion ministérielle de haut niveau du PPE-TSE) » devrait être rebaptisée « Manuel de mobilité urbaine et d'urbanisme durables : promouvoir une mobilité active » et qu'elle devrait être mise à disposition dans toutes les langues officielles de la CEE (100 exemplaires en anglais, 30 en français et 300 en russe), car il était prévu de la présenter à la cinquième Réunion ministérielle de haut niveau du PPE-TSE qui se tiendrait à Vienne à l'automne 2020. Le Comité a également demandé que les travaux dans ce domaine se poursuivent, et que ce sujet soit inclus dans le plan de travail.

46. Un représentant de l'Agence européenne pour l'environnement a présenté un aperçu du rapport 2019 du mécanisme de communication d'informations sur les transports et l'environnement, sur le thème « Le premier et le dernier kilomètre : la clef du transport urbain durable ». Le Comité directeur s'est félicité de cet exposé et a exprimé le souhait de poursuivre la coopération avec l'Agence européenne pour l'environnement.

F. Brochure « Faits et chiffres »

47. Le Comité directeur a réaffirmé qu'il importait d'établir une brochure sur les faits et chiffres pour la Réunion de haut niveau. Compte tenu du report de la Réunion de haut niveau, le Comité a noté que, sous réserve des ressources disponibles, il y avait de nouvelles possibilités d'accomplir un travail plus ambitieux avant la manifestation et a décidé d'établir une brochure sur les faits et chiffres avant la Réunion. À la trente-sixième réunion du Bureau, les Pays-Bas avaient exprimé le souhait de diriger et de fournir des ressources pour l'élaboration d'une telle brochure (document informel n° 2, par. 48). Le secrétariat a présenté le document informel n° 3, qui mettait en évidence les objectifs, l'organisation des travaux et le calendrier d'élaboration de la brochure. Plusieurs membres du Bureau ont exprimé leur soutien à l'établissement de cette brochure.

48. Le Comité directeur s'est félicité des informations fournies et a appuyé l'élaboration de la brochure sur les grands thèmes liés aux transports, à la santé et à l'environnement, afin qu'elle fasse partie des documents issus de la Réunion de haut niveau. Il a été souligné que la brochure devait être courte, visuellement attrayante et facilement compréhensible, et qu'elle devait s'adresser à un large éventail de groupes cibles, notamment aux décideurs de haut niveau. Le Comité directeur a demandé aux Pays-Bas, en sa qualité de pays chef de file, et au Bureau de veiller, dans la mesure du possible, à ce que des informations et des données concernant l'ensemble de la région de la CEE soient incluses dans la brochure. En outre, il s'est fait l'écho du Bureau en déclarant qu'il était essentiel que des experts clés soient associés à la rédaction de la brochure. Le Comité directeur a demandé aux États membres de proposer des experts susceptibles de prendre part à l'élaboration de la brochure et de suggérer des rôles possibles pour les experts sélectionnés. Il a également demandé aux États membres d'envisager de financer l'élaboration de la brochure.

IV. Mise en œuvre de la Déclaration de Paris

49. Le Comité a reçu des informations actualisées sur l'état d'avancement des mécanismes d'application, qui n'avaient pas été présentées au titre du point précédent de l'ordre du jour.

A. Plans d'action nationaux dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement

50. La représentante de la Serbie a rendu compte de l'élaboration d'un plan d'action national pour les transports, la santé et l'environnement, axé sur la région autour de Belgrade, et en particulier d'une visite en France effectuée par une délégation serbe qui s'était employée à comprendre comment la France avait élaboré son plan d'action national. Elle a remercié la France pour son aimable hospitalité et les informations qu'elle avait communiquées, et a proposé d'organiser une manifestation similaire en Serbie dans un proche avenir. Le représentant de la France a confirmé que la réunion avait été un succès et a proposé d'accueillir des réunions similaires à l'avenir.

51. La représentante de la Serbie a annoncé que son pays pourrait accueillir une réunion préparatoire à la Réunion de haut niveau, immédiatement après une réunion du Conseil de coopération régionale de l'Europe du Sud-Est prévue au printemps 2020.

52. Des représentants d'autres États membres ont fait le point sur les processus nationaux reliant les secteurs des transports, de la santé et de l'environnement.

B. Ateliers « courses de relais »

53. Le représentant de la Fédération de Russie a rendu compte d'un atelier mené dans le cadre des « courses de relais » qui s'était tenu à Kazan en septembre 2019. Le Comité directeur a remercié le Vice-Président pour son rapport et la ville de Kazan d'avoir accueilli l'atelier et a demandé au secrétariat d'aider les États membres à reconstituer le « bâton » de la course de relais.

C. Partenariats

54. Des mises à jour sur les partenariats pour la promotion du cyclisme, les emplois dans les transports verts et sains et l'intégration des objectifs en matière de transports, de santé et d'environnement dans l'aménagement urbain et spatial ont été fournies lors de l'examen des préparatifs de la cinquième Réunion de haut niveau. Le secrétariat a annoncé

que le document intitulé « *THE PEP Partnerships* » (Partenariats du PPE-TSE) avait été publié et était actuellement disponible sur le site Web du PPE-TSE².

1. Partenariat Transdanube

55. Le Président a décrit le rôle et les activités du Partenariat Transdanube, notamment la manifestation de clôture organisée en mai 2019, à laquelle avait également participé le secrétariat du PPE-TSE. Ce partenariat visait à contribuer au développement de la région du Danube en offrant aux visiteurs et aux habitants de la région une mobilité socialement équitable, économiquement viable, respectueuse de l'environnement et favorisant la santé.

56. À sa trente-sixième session, le Bureau s'était félicité des résultats obtenus par le Partenariat et avait noté que le projet connexe intitulé « Transdanube.Pearls – Network for Sustainable Mobility along the Danube » (Perles transdanubiennes – Réseau pour des déplacements durables le long du Danube) pourrait servir de modèle à d'autres régions. Le Bureau avait également exprimé le souhait que les projets de suivi soient axés sur la poursuite du développement du système de mobilité établi par le projet (document informel n° 2, par. 70 à 72).

57. Le Comité directeur a fait écho aux observations du Bureau et s'est félicité des résultats du projet et de la suite qui pourrait lui être donnée. Il a souhaité que d'autres parties prenantes entreprennent des projets similaires.

2. Partenariat sur l'écoconduite

58. Le représentant de l'Autriche a informé le Comité directeur des progrès réalisés dans le cadre du Partenariat sur l'écoconduite et de l'élaboration d'une publication connexe devant être diffusée à la Réunion de haut niveau. Le Comité directeur s'est félicité des faits nouveaux intervenus dans l'élaboration de la publication et a dit souhaiter en examiner la version finale avant la réunion de haut niveau.

3. Partenariat sur les outils d'évaluation économique de la santé

59. Le secrétariat a informé le Comité à propos des travaux effectués dans le cadre du Partenariat sur les outils d'évaluation économique de la santé relatifs à la marche et au cyclisme, en particulier les suivants : l'OMS/Europe avait continué d'organiser des webinaires sur l'outil d'évaluation économique des effets sanitaires ; un chapitre sur cet outil serait inclus dans un livre en préparation sur le transport et la santé ; et l'Organisation panaméricaine de la santé prévoyait d'appuyer des travaux d'exploration visant à élaborer de nouveaux modules pour les programmes de location de vélos et les véhicules électriques – si les résultats de ces travaux initiaux étaient prometteurs, ces nouvelles caractéristiques feraient partie de l'outil officiel d'évaluation économique des effets sanitaires.

60. Le secrétariat a souligné que le projet du Partenariat sur les outils d'évaluation économique de la santé était ouvert à tous. Il serait mis à jour et de nouveaux modules seraient élaborés en fonction des faits nouveaux issus de la recherche scientifique et des besoins des États membres. Le secrétariat a rappelé au Comité qu'une publication intitulée « *Outil d'évaluation économique des effets sanitaires liés à la pratique du vélo et de la marche : Méthodologie et guide de l'utilisateur sur l'évaluation de l'activité physique, de la pollution atmosphérique, des traumatismes et de l'impact carbone* » était disponible en anglais, français et allemand³.

61. Le Comité directeur s'est félicité de l'exposé, saluant le projet d'outils d'évaluation économique de la santé et disant qu'il s'agissait d'une nouvelle réussite du PPE-TSE.

² Publication des Nations Unies, numéro de vente E.19.II.E.14.

³ Bureau régional de l'Organisation mondiale de la Santé pour l'Europe (Copenhague, 2017). Disponible à l'adresse <http://www.euro.who.int/fr/publications/abstracts/health-economic-assessment-tool-heat-for-walking-and-for-cycling.-methods-and-user-guide-on-physical-activity,-air-pollution,-injuries-and-carbon-impact-assessments-2017>.

D. Académie

62. Le secrétariat a présenté le document informel n° 5 sur les activités mises en œuvre et proposées pour l'Académie du PPE-TSE. Le document était axé sur les éléments suivants : les progrès réalisés à ce jour, en particulier l'établissement d'une collaboration bilatérale entre des institutions universitaires françaises et russes et l'élaboration d'une série d'outils, de guides et de notes d'information qui donnaient un aperçu des défis les plus pertinents pour la région en matière de salubrité de l'environnement ; et les principales difficultés à surmonter pour la mise en œuvre des activités fondamentales de l'Académie du PPE-TSE visant à relier les connaissances scientifiques, les politiques et la pratique et à renforcer les capacités des États membres en matière d'élaboration de politiques intégrées.

63. Le secrétariat a en outre informé le Comité que le Centre européen de l'environnement et de la santé de l'OMS avait créé l'École de l'environnement et de la santé à Bonn (Allemagne). L'École devait ouvrir en octobre/novembre 2019, afin de mettre à l'épreuve son format et sa structure et de recevoir des observations de première main des participants sur les futurs domaines prioritaires. Le représentant de la Fédération de Russie a souligné que la participation du secteur des transports à l'École était particulièrement nécessaire.

64. Les représentants de la France et de la Fédération de Russie ont rendu compte de l'état d'avancement du cours coopératif de formation sur les transports et l'aménagement du territoire. Le Vice-Président a noté que les travaux de l'Académie du PPE-TSE étaient quelque peu au point mort et que l'initiative était trop importante pour ne pas être poursuivie. Il fallait continuer les travaux dans ce domaine et veiller à ce qu'il y ait une approche trisectorielle pleinement intégrée. Un « Prix du PPE-TSE » aiderait également l'Académie à se développer davantage.

65. Le Président a remercié la France et la Fédération de Russie de leur soutien à la mise au point de l'Académie du PPE-TSE, dont il a noté l'importance pour l'élaboration de nouvelles connaissances, notamment à l'intention des jeunes.

V. Gestion du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

A. Suivi de la mise en œuvre des objectifs prioritaires du Programme

66. Le secrétariat a présenté le document informel n° 6 sur l'état de la mise en œuvre nationale du PPE-TSE, en particulier les principaux faits nouveaux, les difficultés et les facteurs favorables, recensés d'après les réponses à un questionnaire annuel pour la période 2011-2018. Le document comprenait une analyse du questionnaire en tant que principal mécanisme de suivi et un examen de ce qui avait été constaté ces dernières années. Le secrétariat a souligné que, si le questionnaire avait été un mécanisme utile pour l'évaluation de la mise en œuvre du PPE-TSE par les États membres au niveau national, il s'agissait d'un exercice volontaire et les réponses reçues étaient donc inégales. Le questionnaire avait mis en évidence les différences entre les pays en ce qui concernait la disponibilité des fonds, les capacités professionnelles, l'appui politique et les outils. En outre, les réponses avaient été biaisées en faveur des pays qui participaient plus activement aux activités du PPE-TSE. Le secrétariat a demandé que les États membres tiennent compte de ce point lorsqu'ils décideraient des futures mesures à prendre pour suivre les progrès de la mise en œuvre du PPE-TSE.

67. Le Comité directeur a pris note du statu quo concernant le suivi des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs prioritaires et a proposé que l'aperçu général soit présenté à la Réunion de haut niveau. Il a également préconisé qu'un examen à mi-parcours des résultats de la Réunion de haut niveau soit effectué en 2022, pour coïncider avec le vingtième anniversaire du PPE-TSE. Le Comité a recommandé que tout suivi continu ne soit effectué que dans la perspective d'une réunion de haut niveau ou d'un examen à mi-parcours.

B. Stratégie de communication

68. Dans le cadre de ses activités annuelles, le Comité directeur a examiné les activités de communication proposées pour 2020 (document informel n° 7), dans lesquelles il était principalement question de promouvoir la cinquième Réunion de haut niveau, de mieux faire connaître le PPE-TSE et de renforcer les synergies entre tous les partenaires. Le Comité directeur a accueilli avec satisfaction le document et a invité les États membres à examiner et à proposer des approches novatrices qui permettraient de donner davantage de visibilité à la cinquième Réunion de haut niveau en tant que manifestation internationale de premier plan s'attaquant aux problèmes de transport, de santé et d'environnement dans la région paneuropéenne, ciblant un large public et recevant l'appui politique des États membres.

69. Le secrétariat a ensuite présenté le document informel n° 8, qui contenait les grandes lignes d'une brochure provisoirement intitulée « De Paris à Vienne ». La brochure serait axée sur le rôle du PPE-TSE dans la mise en œuvre d'une mobilité respectueuse de l'environnement, économiquement viable, socialement équitable et saine dans toute l'Europe.

70. Le Comité directeur s'est félicité des activités de communication prévues et a invité les États membres à examiner et à proposer différentes manifestations et différents moyens novateurs de diffuser des informations et de rendre le PPE-TSE et ses réalisations plus visibles, et à y participer activement. Le Comité a en outre été invité à envisager de soutenir certaines des activités, soit financièrement, soit par une contribution en nature.

C. Programme de travail pour la période 2019-2020

71. Le secrétariat a présenté le projet de programme de travail pour 2019-2020 (ECE/AC.21/SC/2019/4-EUPCR1814179/2.1/THE PEP SC/4), en soulignant l'approche précédemment adoptée pour la seizième session du Comité directeur, selon laquelle les activités prévues avaient été mises en correspondance avec les objectifs de développement durable du Programme 2030.

72. Le Comité directeur :

a) S'est félicité du maintien de l'approche consistant à mettre en correspondance les activités du programme de travail avec les objectifs de développement durable et a recommandé sa poursuite ;

b) A noté que le nombre de réunions pour 2020 devrait changer pour tenir compte de sa décision antérieure de tenir au moins deux réunions préparatoires.

73. Le Comité directeur a adopté le document tel que modifié. Il a également demandé au secrétariat d'établir l'ordre du jour, les rapports de ses dix-septième et dix-huitième sessions et jusqu'à cinq documents de base pour sa prochaine session, devant se tenir en même temps que la Réunion de haut niveau, ainsi que les documents officiels de la cinquième Réunion de haut niveau.

D. Questions financières

74. Le secrétariat a informé le Comité directeur du montant et de la destination des fonds extrabudgétaires alloués à la CEE et à l'OMS/Europe en 2019 (ECE/AC.21/SC/2019/5-EUPCR1814179/2.1/THE PEP SC/5).

75. Le Comité directeur a remercié l'Autriche, la Norvège, les Pays-Bas et la Suisse pour leurs contributions financières et leurs annonces de contributions, ainsi que tous les États membres participants pour leurs contributions en nature au PPE-TSE, sans lesquelles les résultats obtenus à ce jour n'auraient pas été possibles.

76. Le secrétariat a expliqué que le Fonds d'affectation spéciale du PPE-TSE se trouvait dans une situation très difficile, très peu de contributions ayant été reçues à ce jour en 2019, et a donc proposé les mesures suivantes pour assurer la viabilité continue du Programme :

a) Aucun voyage du secrétariat autre que pour les réunions du Bureau et les sessions du Comité directeur (y compris les réunions de rédaction, les réunions préparatoires de la Réunion de haut niveau et les ateliers de la course de relais, sauf s'ils étaient pris en charge par les organisateurs) ;

b) Le financement de la participation d'États membres serait limité à une réunion du Bureau et à une réunion du Comité directeur ;

c) Il n'y aurait pas d'études ou de publications supplémentaires à moins que des crédits budgétaires distincts n'y soient alloués.

77. Le Comité directeur s'est dit préoccupé par la situation actuelle du Fonds d'affectation spéciale, comme par les effets qu'elle produirait probablement sur les activités et sur la participation des pays en transition. Il a instamment prié ses membres d'aider le Bureau à trouver des ressources supplémentaires et de s'engager à fournir des contributions financières. Le Comité directeur a également demandé qu'à l'avenir les contributions en nature au PPE-TSE soient également recensées.

78. Le Comité directeur a demandé au secrétariat de le tenir informé de la situation financière du Fonds à sa dix-huitième session et d'ajouter au plan de travail pour 2020-2025 la nécessité de financer les activités de mise en œuvre du plan de travail et d'indiquer tous les États membres responsables des mesures connexes.

E. Renforcement des synergies avec les autres organisations et mécanismes internationaux

79. La représentante de l'Arménie, en sa qualité de Présidente du Groupe de travail européen Environnement et santé, a informé le Comité directeur de l'état d'avancement des travaux du Processus européen Environnement et santé. Le secrétariat a informé le Comité directeur de plusieurs manifestations au cours desquelles il avait été question du PPE-TSE. Le Comité directeur s'est félicité de la visibilité donnée au PPE-TSE à ces manifestations.

VI. Questions diverses

80. Aucune autre question n'a été soulevée au titre de ce point.

VII. Date et lieu de la prochaine session du Comité directeur et des réunions du Bureau

81. Le Comité directeur a été informé que, si aucun État membre n'était disposé à l'accueillir, la prochaine réunion du Bureau se tiendrait au siège de l'OMS à Genève du 29 juin au 1^{er} juillet 2020. Le secrétariat étudierait la possibilité d'obtenir des services d'interprétation pour la réunion. Le Comité directeur a remercié le Bélarus, la Belgique, la Géorgie, les Pays-Bas et la Serbie d'avoir proposé d'accueillir d'éventuelles réunions supplémentaires dans leurs capitales en préparation pour la cinquième Réunion de haut niveau.

82. Le Comité directeur a prié le secrétariat d'établir, en concertation avec le Bureau, un rapport sur sa dix-septième session.

83. Le Président a remercié tous les États membres pour leur appui et pour les activités menées dans le cadre du PPE-TSE. Il s'est également félicité des efforts déployés par le secrétariat commun pour appuyer et faciliter le PPE-TSE et de l'excellente préparation du Comité directeur.