

**Conseil économique et social**

Distr. générale
10 septembre 2014
Français
Original: anglais

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****Douzième session**

Genève, 19 et 20 novembre 2014

Point 1 de l'ordre du jour provisoire

Colloque 2014 du Programme paneuropéen**Colloque 2014 du Programme paneuropéen****Mobilité urbaine, écologique et saine: le rôle de l'aménagement urbain
et spatial**

Document de réflexion établi par le secrétariat

Résumé

À sa septième session (22 et 23 octobre 2009), le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement a débattu des moyens de faire participer plus activement les États membres et d'autres parties prenantes aux débats sur les thèmes prioritaires du Programme (ECE/AC.21/SC/2009/7-EUR/09/5088363/7, par. 8). En conséquence, le Comité a décidé qu'à partir de sa huitième session, des débats approfondis ou des colloques faisant intervenir des représentants du secteur privé, des universitaires, des représentants des pouvoirs publics et des membres de la société civile seraient organisés (ECE/AC.21/SC/2009/8-EUR/09/5088363/8, par. 46).



Il a également été décidé d'aborder chaque année un des quatre buts prioritaires de la Déclaration d'Amsterdam adoptée par la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Amsterdam, 2009). Suite à la quatrième Réunion de haut niveau et à l'adoption de la Déclaration de Paris, qui comprenait un nouveau but «Articuler les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire avec les objectifs en matière de transport, de santé et d'environnement», le Bureau élargi du Comité directeur a décidé que le prochain colloque du Programme paneuropéen serait consacré à ce nouveau but 5 sur le thème: «Mobilité urbaine, écologique et saine: le rôle de l'aménagement urbain et spatial». Le colloque 2014 du Programme paneuropéen se tiendra le mercredi 19 novembre 2014 au siège de l'OMS à Genève (Suisse) à partir de 15 heures.

I. Présentation des questions abordées

A. Tendances des transports et de l'urbanisation ayant une incidence sur la santé et l'environnement

1. *Le problème et la raison pour laquelle le processus du Programme paneuropéen est essentiel.* Les transports jouent un rôle important dans la vie des gens, car ils permettent d'accéder à l'emploi, aux services, à l'éducation et aux loisirs et contribuent au développement économique. Cependant, des transports non viables peuvent avoir une incidence négative sur leur environnement et leur santé. La croissance rapide des transports routiers a porté atteinte à la santé et à l'environnement en raison des embouteillages, des accidents, de la pollution de l'air, des émissions de gaz à effet de serre et du bruit. Elle a favorisé l'adoption de modes de vie sédentaires, en particulier dans les zones urbaines. Le coût externe des transports dans l'Union européenne (UE) plus la Norvège et la Suisse était estimé en 2008 à plus de 500 milliards d'euros par an au total, soit 4 % du produit intérieur brut (PIB) global qui, à cette date, était d'environ 12 500 milliards d'euros. Le transport de voyageurs compte pour 77 % dans les coûts, le reste étant imputable au fret. À ces coûts s'ajoute celui, annuel, des embouteillages, dont le montant s'établit entre 146 et 243 milliards d'euros (dus aux retards), ce qui représente 1 à 2 % du PIB. Le Programme paneuropéen voudra peut-être examiner les pressions ci-après exercées par les transports routiers en Europe afin d'établir un lien entre les politiques des transports, de la santé et de l'environnement.

2. Dans les 32 pays membres de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), la longueur de l'infrastructure routière a augmenté de 36 % entre 1990 et 2005, tandis que celle des chemins de fer a diminué de 10 %. L'utilisation des routes continue d'augmenter, avec de plus en plus de voyageurs-kilomètres et de tonnes-kilomètres chaque année. La pression croissante qui s'exerce sur l'infrastructure routière requiert d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport si l'on veut réduire les embouteillages. Les transports routiers sont une importante source de pollution atmosphérique qui a une incidence sur l'espérance de vie en Europe¹. Le manque d'activité physique contribue, selon estimation, à environ 900 000 décès par an dans la région européenne, où 20 à 30 % des adultes sont considérés comme étant obèses. La marche et le cyclisme peuvent aider à intégrer l'activité physique dans la vie quotidienne mais sont également soumis à des limites en termes d'infrastructure et de planification qui peuvent notamment générer des risques accrus en matière de sécurité. Parmi les victimes d'accidents mortels sur la route dans la région européenne, 27 % sont des piétons et 4 % des cyclistes. Jusqu'à 1,6 million d'années de vie en bonne santé sont perdues chaque année en raison du bruit des transports dans les villes de l'UE. S'agissant des changements climatiques dans l'UE, les transports routiers sont responsables d'environ 20 % des émissions de dioxyde de carbone (CO₂), qui est le principal gaz à effet de serre.

B. Faire le lien: politique des transports, aménagement du territoire, santé et environnement

3. Dans la mesure où ces effets sont indissociables, il est nécessaire de favoriser une stratégie globale pour promouvoir une politique durable de la mobilité et des transports. La manière dont nous pourrions répondre à nos besoins en matière de transports est déterminée

¹ www.euro.who.int/fr/health-topics/environment-and-health/air-quality/news/news/2014/03/almost-600-deaths-due-to-air-pollution-in-europe-new-who-global-report.

par divers facteurs, qui vont de notre situation individuelle et de nos préférences au contexte environnemental et aux choix possibles. Ainsi, l'environnement bâti exerce une influence déterminante sur les choix en matière de transport et joue un rôle moteur dans l'organisation et la mise en place des infrastructures et services de transport. Cependant, la logique qui préside au développement de l'environnement bâti échappe en très grande partie aux domaines de l'environnement et de la santé, et elle est souvent étrangère aussi au secteur du transport. Il existe en outre une forte corrélation entre la manière dont l'espace est organisé et utilisé et la façon dont les personnes et les entreprises peuvent avoir accès aux services et aux équipements dont elles ont besoin. Le paysage bâti, et notamment le paysage urbain, évolue parfois très lentement pour ce qui est des bâtiments et de l'infrastructure, mais certains types de développement, dans certains endroits, peuvent avoir sur le long terme un effet important sur les modes de déplacement². Par exemple, l'expansion des villes et le développement de centres commerciaux et de services, y compris d'établissements de santé, en dehors des centres urbains a été étroitement lié à la croissance des transports privés et à la dépendance vis-à-vis de ce type de transport et a eu une influence importante et durable sur le mode de vie, de travail et de consommation de centaines de millions de personnes, notamment dans les zones urbaines. L'adoption de bonnes pratiques en matière d'aménagement du territoire a réussi jusqu'à un certain point à endiguer certaines tendances non viables (par exemple, la politique britannique restreignant la construction de nouveaux centres commerciaux en dehors des zones urbaines et l'aménagement des quartiers en Europe et en Australie de manière à encourager la marche et le cyclisme). Cependant, il nous reste beaucoup à apprendre sur la manière de concevoir une infrastructure urbaine qui contribue véritablement à une mobilité et à des moyens de transport sains et durables dans les nouvelles zones d'habitation tout comme dans les zones existantes.

II. Mesures politiques

4. Malgré l'étroite corrélation existant entre l'aménagement du territoire et les transports, et les profondes répercussions d'une telle interaction sur la qualité de vie et sur l'environnement, l'utilisation des sols et les systèmes de transport n'ont pas été planifiés, par le passé, de manière à promouvoir la mobilité et des transports durables dans la plupart des zones urbanisées du monde. C'est pourquoi la Déclaration de Paris, adoptée en avril 2014 lors de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement a ajouté le but prioritaire 5 suivant: «*Articuler les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire avec les objectifs en matière de transport, de santé et d'environnement.*». Le Colloque 2014 du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement a pour but d'étudier la question de la prise en compte des considérations/aspects relatifs au transport, à la santé et à l'environnement dans la planification urbaine et l'aménagement du territoire, notamment en renforçant les capacités pour y parvenir, afin de réduire les effets négatifs des transports sur la santé et l'environnement et de soutenir des modes de déplacement et de transport écologiques et sains ainsi que des moyens de subsistance durables. Par le biais du but 5 de la Déclaration de Paris, le Programme paneuropéen vise à appeler l'attention du grand public et des décideurs politiques sur l'importance qu'il y a à prendre en compte les objectifs relatifs au transport, à l'environnement et à la santé lors de la planification et de la conception de nos villes, en s'attachant tout particulièrement à en renforcer les capacités d'adaptation aux changements démographiques et environnementaux actuels et futurs.

² Williams K. éd., 2005. *Spatial Planning, Urban Form and Sustainable Transport*, Ashgate.

5. Au niveau mondial, l'ONU travaille en collaboration avec les gouvernements, la société civile et d'autres partenaires pour façonner un cadre de développement à même de répondre aux besoins des personnes et de la planète en s'efforçant d'amener une transformation de l'économie et d'offrir des possibilités de sortie de la pauvreté, en faisant progresser la justice sociale et en protégeant l'environnement. Des villes durables et une efficacité énergétique sont deux des piliers du programme d'action défini par la Conférence Rio+20 (*L'avenir que nous voulons*). Les villes sont des centres névralgiques pour le commerce, l'art et la culture, les idées, le développement social, la science, la productivité et bien plus encore. Toutefois, il est très difficile de gérer des villes qui soient également des centres de création d'emplois ainsi que de vitalité et de prospérité économiques en utilisant les ressources naturelles de manière efficace et en évitant les effets négatifs sur la santé. L'avenir que nous voulons se distingue par des villes riches en perspectives, dans lequel tous ont accès aux services essentiels, aux ressources énergétiques, au logement, au transport et plus encore.

6. Le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)³ estime qu'«il est essentiel d'examiner les moyens d'action nationaux et municipaux ainsi que les conditions grâce auxquelles les villes pourront effectuer la transition vers des modèles d'économie verte. Dans la pratique, des villes viables et saines feront appel à des partenariats entre les secteurs public et privé et la société civile ainsi qu'à l'élaboration d'un cadre de gouvernance à plusieurs niveaux permettant à ces partenaires de collaborer de manière efficace. De nombreux instruments permettant le développement de villes viables et saines existent et ont été éprouvés, mais ils doivent être appliqués en s'adaptant au contexte avec des solutions sur mesure.» De puissants instruments de planification à la disposition des autorités locales pourraient être à même de favoriser un plus grand développement durable en milieu urbain. «Les autorités municipales doivent veiller à la coordination des politiques et des décisions avec d'autres niveaux de gouvernement, mais doivent surtout disposer de capacités de planification stratégiques et intégrées».

7. Le Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat)⁴ souligne les difficultés que rencontrent de nombreuses villes pour organiser des systèmes de transport et présente des exemples de bonnes pratiques mises au point grâce à une planification urbaine meilleure et mieux intégrée. Cependant, de nombreuses villes rencontrent d'importants problèmes de nature institutionnelle, réglementaire et de gouvernance lorsqu'elles essaient de répondre aux défis de la mobilité urbaine par le biais d'une planification urbaine. Il se peut bien souvent que les institutions nationales, régionales et locales n'existent pas ou, lorsqu'elles existent, que leurs activités empiètent les unes sur les autres, voire se fassent concurrence. Il est indispensable que tous les partenaires engagés dans l'organisation des transports urbains, notamment dans les domaines des transports, de la santé, de l'environnement et de la planification urbaine, participent à la gouvernance et à l'élaboration de systèmes de mobilité urbaine. Il est indispensable aussi que les politiques de transport urbain et d'utilisation des sols soient pleinement intégrées à tous les niveaux de gouvernement pour garantir une articulation efficace des politiques de transport et d'aménagement urbain.

³ Programme des Nations Unies pour l'environnement, 2011. *Vers une économie verte: pour un développement durable et une éradication de la pauvreté*. Peut être consulté à l'adresse suivante: www.unep.org/greeneconomy (non traduit en français).

⁴ Programme des Nations Unies pour les établissements humains, 2013. *Planifier et configurer une mobilité urbaine plus durable: Rapport mondial sur les établissements humains 2013*. À consulter à l'adresse suivante: www.mirror.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=3503 (non traduit en français).

8. Dans sa résolution 24/2, le Conseil d'administration d'ONU-Habitat demande aux États membres d'intensifier leurs efforts en vue d'améliorer la mobilité urbaine afin d'assurer un meilleur accès aux biens et services et de réduire les accidents de la circulation et la pollution de l'air grâce à un meilleur aménagement urbain, une amélioration des transports publics et la création d'espaces réservés aux transports non motorisés, notamment les rues piétonnes et les pistes cyclables. Dans sa résolution 23/17, il encourage également les gouvernements à envisager sérieusement d'accroître la densité urbaine moyennant une utilisation plus intensive des sols, dans le cadre d'une amélioration de la planification urbaine, [...] de manière à réduire la demande de transports et la consommation d'énergie, et à réduire la fracture sociale grandissante, la fragmentation spatiale et les utilisations des sols qui en résultent. L'Action 8 des accords sur l'environnement urbain⁵ demande que les villes adoptent des principes et pratiques de planification urbaine favorisant une plus grande densité, une urbanisation diversifiée et des quartiers accessibles aux piétons, aux cyclistes et aux personnes handicapées qui associent l'utilisation des sols et les transports avec des espaces ouverts de loisir et de régénération écologique.

A. Organisation mondiale de la Santé (OMS)

9. Reconnaisant l'importance des modes de transport viables pour être en bonne santé et le rester, le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe et ses États membres se sont engagés, dans la Déclaration de Parme de 2010 sur l'environnement et la santé, à travailler ensemble à la création d'environnements permettant la circulation des piétons et des cyclistes en toute sécurité afin de réduire les émissions de polluants atmosphériques et le bruit causés par les transports. La nouvelle politique sanitaire pour l'Europe (Santé 2020) va plus loin et vise à soutenir des mesures prises par les gouvernements et les sociétés afin d'améliorer grandement la santé et le bien-être des populations, de réduire les inégalités et de créer, entre autres, des environnements favorables et des communautés résilientes. Des communautés résilientes et autonomes réagissent d'une manière volontariste à la nouveauté et aux difficultés, anticipent les changements économiques, sociaux et environnementaux et résistent mieux aux crises et à l'adversité.

B. Commission économique pour l'Europe

1. Transport

10. Le Comité des transports intérieurs (CTI) est un organe unique en son genre, spécialisé dans les transports intérieurs, qui a pour objectif principal de promouvoir la mobilité et le transport durable. Les activités du CTI et de ses organes subsidiaires contribuent au développement des transports intérieurs d'une manière sûre, efficace et respectueuse de l'environnement par la voie de débats d'orientation, de travaux de réglementation et d'analyses ainsi que d'activités de renforcement des capacités et d'assistance technique.

11. En ce qui concerne les *activités d'analyse*, les études menées dans le domaine de la mobilité urbaine et des transports durables portent notamment sur les politiques des transports publics dans la région de la CEE et les solutions concrètes en vue de leur mise en œuvre dans plusieurs capitales, sur les mesures d'adaptation aux changements climatiques au niveau des villes en fonction des différents modes de transport et sur le rôle des transports comme élément déterminant du développement durable en tant que facteur habitant et en raison de l'importance de cette activité. S'agissant du *renforcement des capacités*, l'outil d'aide à la prise de décisions en matière de politiques de transport durable

⁵ www.sustainablepg.org/accords/accords.php.

dans le cadre du projet ForFITS (projet relatif aux futurs systèmes de transport intérieur) aide les gouvernements et les municipalités à évaluer la quantité de CO₂ émise par les modes de transport intérieur et de sélectionner les politiques d'atténuation des effets des transports les mieux adaptées à leur situation au moyen de simulations. Enfin, l'ensemble de mesures pour la mobilité durable élaboré dans le cadre des systèmes de transport intelligents (STI) qui a été adopté et publié par le CTI en février 2012 comprend: i) l'analyse des avantages que les STI peuvent offrir pour résoudre les problèmes de transport, notamment en ce qui concerne la mobilité et les transports urbains durables; ii) une stratégie pour la promotion des STI; et iii) une feuille de route précisant le rôle de la CEE.

2. Environnement

12. Le Comité des politiques de l'environnement est l'organe directeur de l'ensemble des activités de la CEE relatives à l'environnement. Les travaux du Comité s'inscrivent dans plusieurs lignes stratégiques:

- Assurer le secrétariat du processus Un environnement pour l'Europe et participer à la promotion régionale d'Action 21;
- Élaborer et mener à bien des études de la performance environnementale dans les pays de la CEE non membres de l'OCDE;
- Superviser les activités de la CEE en matière de suivi, d'évaluation et d'établissement de rapports concernant l'environnement;
- Améliorer l'efficacité d'ensemble des accords multilatéraux de la CEE relatifs à l'environnement et faciliter l'échange d'expériences sur la mise en œuvre de ces accords;
- Participer à l'échange d'expériences dans le cadre de plusieurs activités intersectorielles entreprises sous la direction de la CEE (par exemple, éducation pour le développement durable, Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement, constructions écologiques) ou en partenariat avec d'autres organisations (par exemple, initiative environnement et sécurité, processus européen environnement et santé) et/ou faciliter cet échange.

13. Le Comité des politiques de l'environnement aide les pays à améliorer leur gouvernance en matière d'environnement et leur coopération transfrontière ainsi qu'à renforcer la mise en œuvre des engagements régionaux de la CEE en matière d'environnement et s'efforce de faire progresser le développement durable dans la région. Son objectif principal est d'évaluer les efforts déployés par les pays pour réduire leur pollution globale et gérer leurs ressources naturelles, d'intégrer les politiques environnementales et socioéconomiques, de renforcer la coopération avec la communauté internationale, d'harmoniser les conditions et politiques environnementales dans toute la région et de favoriser une plus grande participation de la population au débat sur l'environnement et à la prise de décisions.

3. Logement et aménagement du territoire

14. Le Comité du logement et de l'aménagement du territoire de la CEE traite les problèmes relatifs au logement, au développement urbain et à l'aménagement du territoire. Il sert de cadre pour l'échange d'expériences et de meilleures pratiques et fournit une assistance aux États membres par le biais d'évaluations des systèmes de logement, d'aménagement foncier et de développement urbain des pays, élabore des orientations, fournit des services consultatifs et mène des activités de renforcement des capacités.

15. Le Comité du logement et de l'aménagement du territoire réalise des études visant à promouvoir les activités relatives à l'aménagement du territoire qui conduisent à des villes compactes, efficaces et inclusives et à un développement urbain à faible densité de carbone et résistant aux catastrophes naturelles. Parmi ces études, celle relative à l'aménagement du territoire en tant qu'instrument essentiel pour le développement et la bonne gouvernance, en particulier dans les pays en transition (ECE/HBP/146, en anglais seulement), expose le rôle et les avantages de l'aménagement du territoire, les difficultés particulières que pose cet aménagement dans les pays en transition, les principes fondamentaux, la répartition des rôles et des responsabilités, les principales étapes de l'élaboration des plans d'aménagement du territoire et les actions prioritaires pour les pays en transition. Le rapport sur les Villes climatiquement neutres (ECE/HBP/168) présente un éventail de mesures systémiques interdépendantes à mettre en œuvre au niveau des villes afin qu'elles deviennent progressivement des villes à faible consommation d'énergie, à faible émission de carbone, fortement résilientes et, à terme, climatiquement neutres. Les monographies nationales de la CEE sur le logement et l'aménagement du territoire comportent une analyse stratégique et des recommandations pour l'amélioration des systèmes de logement, de développement urbain et d'administration des biens fonciers. Des monographies ont été élaborées jusqu'à présent pour 17 pays de la région de la CEE.

4. Organisations non gouvernementales

16. Les organisations non gouvernementales jouent un rôle de plus en plus essentiel dans la promotion de solutions de mobilité urbaine durable. Par exemple, l'Union internationale des transports publics (UITP) est spécialisée dans ce type de transport. Elle rassemble des organismes et des opérateurs de transport public, des décideurs, des instituts scientifiques et des représentants des secteurs de l'offre et des services dans le domaine des transports publics, ce qui représente un réseau international de 3 400 membres répartis dans 92 pays réunissant tous les modes de transport public.

III. Organisation du Colloque 2014 du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

A. Questions proposées pour le Colloque

17. Le thème proposé pour le Colloque 2014 du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement est «Mobilité urbaine, écologique et saine: le rôle de l'aménagement urbain et spatial» qui reprend les principaux éléments du but 5 de la Déclaration de Paris. Ce thème fait référence à l'importance de la planification pour les futurs modes de subsistance grâce à l'organisation de systèmes de transports viables dans un environnement en mutation permanente. Les principales questions posées et problèmes soulevés lors du Colloque seront les suivants:

a) Qu'entendons-nous par aménagement urbain sain et durable et quelles améliorations attendons-nous de la prise en compte des buts en matière de transport, de santé et d'environnement dans l'aménagement urbain et spatial? Quels buts en matière de transport, de santé et d'environnement devraient être envisagés lorsque l'on prévoit d'intégrer les transports et l'aménagement urbain?

b) Comment infléchir ou modifier les cadres actuels de l'aménagement urbain et spatial afin d'y intégrer les questions relatives au transport, à la santé et à l'environnement?

18. D'autres questions peuvent être abordées, notamment les questions suivantes:
- a) L'aménagement intégré des zones urbaines et de l'espace est-il seulement une affaire d'infrastructure?
 - b) Quelles capacités faudrait-il renforcer (et dans quels domaines) pour prendre en compte les questions relatives au transport, à la santé et à l'environnement dans un aménagement intégré des zones urbaines et de l'espace?
 - c) À quels changements démographiques et environnementaux les systèmes de transport urbain sont-ils confrontés à l'heure actuelle et pourraient-ils l'être à l'avenir? L'intégration des questions d'environnement, de transport et de santé dans l'aménagement urbain et spatial permettrait-elle d'y faire face?
 - d) Quels sont les obstacles à surmonter pour avancer dans la prise en compte de l'environnement, de la santé et des transports dans l'aménagement urbain?
 - e) Quelles leçons pourrait-on tirer de l'expérience de ceux qui ont été les premiers à prendre en compte les questions de transport, de santé et d'environnement dans les politiques d'aménagement urbain et spatial?
 - f) Dans quels domaines le Colloque pourrait-il le mieux apporter une valeur ajoutée aux États membres?

B. Structure proposée pour le Colloque

19. Le Colloque fera partie intégrante de la douzième session du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (19-21 novembre 2014). Il se tiendra au siège de l'OMS le 19 novembre 2014 de 15 heures à 18 heures avec des services d'interprétation (anglais, français et russe). Il débutera par un discours d'ouverture, suivi d'une table ronde pendant laquelle six participants prononceront de brèves déclarations, et s'achèvera par un débat dirigé par un animateur.

20. Le lendemain, le 20 novembre, le secrétariat résumera les débats qui ont eu lieu au titre du point 1 de l'ordre du jour provisoire, à l'intention du Comité directeur. Le Comité sera invité à examiner les résultats du Colloque et la suite éventuelle à leur donner dans le cadre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement et de son futur programme de travail. Un programme détaillé du Colloque, avec indication des conférenciers et des participants à la table ronde, sera distribué en octobre 2014.
