

**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****Quinzième session**

Genève, 6-8 novembre 2017

Point 1 de l'ordre du jour provisoire

**Colloque 2017 du Programme paneuropéen****Colloque 2017 du Programme paneuropéen : Gérer une  
mobilité viable et favoriser un système de transport plus  
efficient : innovation et convergence des politiques  
pour promouvoir les transports verts et sains****Document de réflexion établi par le secrétariat***Résumé*

À sa septième session (Genève, 22 et 23 octobre 2009), le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) a débattu des moyens de faire participer plus activement les États membres et 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, sous forme de 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).

Les thèmes abordés correspondraient aux buts prioritaires du Programme paneuropéen adoptés par la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Amsterdam, 2009) et, chaque année, un de ces buts serait abordé. Avec l'adoption de la Déclaration de Paris par la quatrième Réunion de haut niveau (Paris, 2014), un cinquième but prioritaire a été ajouté : « Articuler les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire avec les objectifs en matière de transports, de santé et d'environnement ». Après la quatrième Réunion de haut niveau, le bureau élargi du Comité directeur a confirmé le souhait de continuer à organiser des colloques du Programme paneuropéen et, à sa quatorzième session, le Comité a chargé le bureau de déterminer le thème du colloque de 2017 et rappelé que des sujets se rapportant à des processus connexes pourraient aussi être abordés (ECE/AC.21/SC/2014/6-EUDCE1408105/1.6/SC12/6). À sa vingt-huitième réunion, le bureau a confirmé une nouvelle fois que la nouvelle formule



avec un seul discours d'orientation et moins d'intervenants représentait un progrès par rapport aux années précédentes. Le Comité directeur a décidé que l'intitulé du thème du colloque 2017 serait celui du but prioritaire 2 (« Gérer une mobilité viable et favoriser un système de transport plus efficient »).

Le colloque 2017 du Programme paneuropéen se tiendra le 6 novembre 2017, au Palais des Nations à Genève (Suisse), à partir de 15 heures. Le présent document de réflexion a été établi par le secrétariat afin de présenter les questions à traiter lors du colloque et la teneur proposée pour celui-ci.

## I. Présentation des questions

### A. Tendances des transports ayant des incidences sur la santé et l'environnement

1. À la suite de l'adoption du Programme de développement durable à l'horizon 2030 (Programme 2030), la mobilité urbaine a été reconnue comme un pilier d'un nouveau cadre de développement durable pour l'après-2015. On peut noter en particulier que l'objectif de développement durable 11 sur les « villes et communautés durables » est le suivant : « *D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées.* ». Les principaux défis à relever dans la perspective d'un accroissement de la mobilité ont trait à la demande de plus en plus forte de mobilité et d'accessibilité pour tous, notamment les enfants et les personnes âgées, tout particulièrement dans les villes.

2. Gérer la mobilité durable et mettre au point des systèmes de transport plus efficaces sont des moyens essentiels pour relever ces défis. L'innovation dans les transports a révolutionné la mobilité en modifiant complètement la façon dont les individus se déplacent, font des choix, communiquent et paient les services dont ils ont besoin. Nombre de telles révolutions se produisent déjà avec l'amélioration spectaculaire de l'efficacité des systèmes de transport urbain, une redéfinition de la contribution que la gestion de la mobilité peut apporter au service du développement durable et l'ouverture de nouvelles perspectives pour la fourniture de services. Cependant, le futur succès dépend des politiques globales de transport parce que des avancées allant d'un plus haut niveau d'automatisation dans la technologie des véhicules routiers à l'e-mobilité et au développement du moteur électrique et de la technologie numérique nécessitent un accroissement de la collaboration entre des secteurs tels que les transports et les télécommunications.

3. L'accélération, sur les plans des politiques et des technologies, du rythme des innovations dans l'infrastructure, les véhicules et la gestion de la mobilité permettra de rendre la mobilité plus sûre et plus respectueuse de l'environnement.

4. Dans le cadre de ces efforts, il est essentiel de promouvoir des systèmes de transport efficaces, par exemple en utilisant les technologies de l'information et de la communication, en recourant aux systèmes de transport intelligents et en améliorant la qualité des systèmes de transport public. Grâce aux technologies de l'information et de la communication, les systèmes de transport intelligents relient les infrastructures, les véhicules et les usagers, optimisant ainsi la gestion de la circulation et la gestion de la mobilité. Ils peuvent aussi renforcer fortement l'intermodalité en fournissant une plate-forme permettant les interactions avec d'autres modes de transport tels que le cyclisme et la marche.

5. Cependant, compte tenu de la diversité des besoins des multiples groupes d'utilisateurs, la gestion de la mobilité peut entraîner des transformations. Le déploiement de systèmes perfectionnés d'information pour la gestion de la mobilité fondés sur les technologies de l'information et de la communication peut atténuer les embouteillages dans les villes tout en réduisant la pollution et en ayant des effets positifs sur la santé. Les technologies de l'information créent des plates-formes qui à leur tour favorisent des pratiques novatrices allant du covoiturage et de la mise en commun de bicyclettes à des migrations pendulaires sans solution de continuité. Les pratiques rationnelles des entreprises et les plans de mobilité favorisant le choix de modes de transport verts et sains pour leurs employés peuvent avoir un effet mesurable sur la demande de mobilité.

6. Il s'ensuit que les progrès dans l'efficacité des systèmes de transport et la gestion de la mobilité durable peuvent aider à proposer des systèmes de transport plus propres qui améliorent la santé et le bien-être des communautés et des individus à travers le monde. En termes d'impact, la viabilité environnementale augmente de façon spectaculaire grâce aux réductions des émissions de polluants dangereux et de gaz à effet de serre, compte tenu tout spécialement du fait que, dans de nombreuses villes du monde entier, les transports sont souvent la principale source de pollution atmosphérique.

7. Ces retombées bénéfiques sont considérables et sont donc un point sur lequel le Programme paneuropéen met l'accent. De multiples politiques et mesures pourraient contribuer à la réalisation du but prioritaire 2 du Programme. Parmi les mesures d'investissement, peuvent figurer l'utilisation de financements publics et de moyens de transport sans moteur à titre de contribution à l'amélioration de l'efficacité des systèmes de transport. Le recours à des instruments économiques tels que la réforme des taxes, des charges et des subventions peut aussi avoir des effets importants sur la demande de mobilité.

8. La marche et le cyclisme ont une place à part entière dans les systèmes de transport et la gestion de la mobilité, sur le même plan que les autres modes de transport publics et privés. De plus, ils contribuent à la bonne condition physique et à la santé publique en augmentant les niveaux d'activité physique et en réduisant les émissions néfastes de bruits et de polluants atmosphériques.

9. Le Programme paneuropéen a mis au point ou utilisé des outils et des méthodes pour promouvoir les transports durables. L'OMS par exemple a mis au point un outil d'évaluation économique des effets sanitaires liés à la pratique du vélo et à la marche et établi le « Manuel pas à pas » intitulé *Élaboration de plans nationaux d'action pour les transports, la santé et l'environnement* pour promouvoir la mobilité active et faire ressortir les avantages économiques des améliorations de la santé qui en découlent. L'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (outil ForFITS) mis au point par la Division des transports durables de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe sert à évaluer les activités de transport, la consommation d'énergie et les émissions de CO<sub>2</sub> dans toute une gamme de contextes décisionnels éventuels. En outre, au cours des prochaines années, le PPE-TSE mettra l'accent sur le renforcement des capacités grâce à l'Académie du Programme paneuropéen et sur l'établissement d'un Plan directeur paneuropéen pour le cyclisme au titre du partenariat sur la promotion du cyclisme.

## **II. Organisation du colloque 2017 du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement**

### **A. Teneur et structure proposées pour le colloque**

10. Le Colloque fera partie intégrante de la quinzième session du Comité directeur du PPE-TSE (Genève, 6-8 novembre 2017). Il se tiendra au siège de la CEE à Genève le 6 novembre 2017 de 15 à 18 heures, avec des services d'interprétation (anglais, français et russe). Il débutera par un discours d'orientation, suivi d'une table ronde pendant laquelle six intervenants prononceront de brèves déclarations, et s'achèvera par un débat dirigé par un animateur.

11. Le lendemain, le 7 novembre, le secrétariat résumera les débats qui auront 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. Un programme détaillé du Colloque, avec indication des conférenciers et des participants à la table ronde, sera distribué en octobre 2017.

12. Le Colloque servira à examiner en détail la façon dont l'amélioration de la gestion de la mobilité durable pourra conduire à un environnement plus sain et à une meilleure santé, conformément au but prioritaire 2.

13. Il est donc proposé que le Colloque mette l'accent sur le thème suivant : « Technologies et politiques pour améliorer l'efficacité et gérer la mobilité verte et saine ».

14. Dans ce cadre, le Colloque 2017 mettra en lumière les problèmes rencontrés et des exemples de réussite exemplaire dans la recherche d'une mobilité urbaine durable et d'une amélioration de l'état de santé des individus. Le Colloque recensera les politiques intégrées en matière de transports, de santé et d'environnement qui garantissent une mobilité d'un coût abordable et accessible à tous les groupes de la société en utilisant – en complément ou à la place des infrastructures adaptées – des systèmes de transport intelligents, des technologies de l'information et de la communication, et des systèmes de gestion et d'incitation intelligents. Les questions qui pourraient être traitées par les intervenants et lors des débats sont par exemple les suivantes :

a) Comment rationaliser les déplacements pendulaires ? Comment exploiter des systèmes de mobilité performants pour ces déplacements ? Quels sont les bons exemples et les bonnes pratiques ?

b) Comment les nouvelles technologies peuvent-elles contribuer à la mise en place de transports durables dans les villes ?

c) Certaines villes et certains pays sont à l'avant-garde dans la facilitation des nouvelles technologies. Quelle est selon vous l'importance des risques que peuvent entraîner la fracture technologique et les problèmes d'interopérabilité si la situation persiste sans cadre internationalement harmonisé ? Quelles sont vos attentes en ce qui concerne le PPE-TSE à cet égard ?

d) Quelles sont, en matière de gestion de la demande de mobilité, les tendances dans la région européenne CEE-OMS qui contribuent à la réalisation de transports durables, et à la réduction des émissions de polluants atmosphériques, de gaz à effet de serre et de bruit dans le secteur des transports ?

e) Quel est le degré d'efficacité des politiques actuelles pour gérer la mobilité, améliorer l'efficacité et réduire les effets de la pollution atmosphérique due aux transports ? Que peut-on faire pour accroître l'efficacité de ces politiques ? En quoi consistent les incitations financières et quel est leur degré d'efficacité ?

f) Les décideurs et ceux qui innovent en matière technologique vivent dans deux mondes différents, avec des rythmes et des calendriers différents, mais ils doivent travailler ensemble pour accélérer l'introduction des innovations. Quels sont les exemples de bonnes pratiques pour faire face à cette situation ? Quels sont, selon vous, les types d'ajustements politiques et institutionnels à effectuer d'urgence et comment le PPE-TSE peut-il le mieux fournir une aide à cet égard ?

g) Les systèmes de transport intelligents peuvent améliorer l'intermodalité à la fois pour la mobilité des voyageurs et pour le transport de marchandises en fournissant une plate-forme permettant les interactions avec d'autres modes de transport. Comment les données et les informations peuvent-elles aider les individus et les entreprises à faire l'expérience de l'intermodalité sans solution de continuité ?

h) D'autre part, les nouvelles technologies ont des effets sur la société. Elles peuvent par exemple faciliter la création ou la suppression d'emplois, ou conduire à revoir les qualifications professionnelles exigées pour exercer des emplois existants. Qu'a-t-on fait pour faire face aux effets sociaux des nouvelles technologies ? Quels sont les exemples de bonnes pratiques dans ce domaine ?

i) Quelles sont les priorités pour le PPE-TSE pour ce qui est d'encourager et promouvoir les investissements et les activités connexes en ce qui concerne les travaux analytiques ou directifs ?

j) Que peuvent faire les gouvernements, les autorités municipales, les entreprises et la société civile ?

---