

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
21 août 2012  
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****Dixième session**

Genève, 14 et 15 novembre 2012

Point 1 de l'ordre du jour provisoire

**Colloque 2012 du Programme paneuropéen****Colloque 2012 du Programme paneuropéen: une mobilité  
écologique et respectueuse de la santé pour une vie  
urbaine durable****Document de réflexion établi par le secrétariat du Programme  
paneuropéen***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 discuté des moyens permettant d'encourager une participation plus active des États membres et d'autres partenaires à l'examen de questions prioritaires pour le PPE-TSE (ECE/AC.21/SC/2009/7-EUR/09/5088363/7, par. 8). À cette fin, le Comité est convenu qu'à partir de sa huitième session, des débats approfondis ou des colloques, auxquels participeraient des intervenants du secteur privé, des universitaires, des acteurs gouvernementaux et des membres de la société civile, seraient organisés (ECE/AC.21/SC/2009/8-EUR/09/5088363/8, par. 46).

Les sujets se rapporteraient aux quatre buts prioritaires adoptés par la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Amsterdam, 22 et 23 janvier 2009) et concerneraient chaque année l'un des buts énoncés dans la Déclaration d'Amsterdam (ibid.).

Le Colloque 2012 du PPE-TSE se tiendra le mercredi 14 novembre au siège de l'Organisation mondiale de la santé, à Genève (Suisse), et commencera à 15 heures. Il sera consacré au But prioritaire 3 de la Déclaration d'Amsterdam: «Réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit liés aux transports». Les participants sont encouragés à prendre une part active au Colloque.

## I. Introduction aux questions à examiner

1. *L'enjeu.* Les transports et la mobilité jouent un rôle essentiel dans nos sociétés et dans la vie de chacun; communiquer, travailler, se divertir, fournir des biens et des services, et y avoir accès, dépend dans une large mesure de la capacité de se déplacer d'un endroit à un autre. Même si les avantages, pour la santé et l'environnement, des politiques de transport urbain qui favorisent le transport actif (cyclisme et marche) associé aux transports publics sont de mieux en mieux connus, les modèles de mobilité actuels restent préjudiciables à notre santé et à notre environnement en étant à l'origine d'embouteillages, de pollution atmosphérique, d'émissions de gaz à effet de serre, d'accidents et de nuisances sonores. Dans la Déclaration d'Amsterdam, adoptée en janvier 2009 lors de la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, figure le But prioritaire 3: «Réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit liés aux transports». Le Colloque 2012 du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement a pour objet de faire le point des connaissances les plus récentes sur les niveaux actuels des émissions et sur leurs effets sur la santé, ainsi que de déterminer la bonne politique pour faire face à cette situation.

2. *Les polluants atmosphériques et leurs effets sur la santé.* Le transport implique la combustion de combustibles fossiles pour produire de l'énergie qui est transformée en mouvement. La pollution atmosphérique est due aux réactions de combustion, aux hydrocarbures imbrûlés, à d'autres éléments présents dans le combustible ou dans l'air pendant la combustion ainsi que, dans le cas du transport routier, à l'usure des freins et des pneus. Ces phénomènes produisent des polluants de différents types, dont le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), le monoxyde de carbone, les particules fines et les particules grossières (PM<sub>2,5</sub> et PM<sub>10</sub>), les composés organiques volatils, le noir de charbon (suie), les oxydes d'azote, l'oxyde nitreux (N<sub>2</sub>O), la cendre et le plomb. Les polluants primaires peuvent, à leur tour, réagir dans l'atmosphère et former de l'ozone ou d'autres polluants secondaires nocifs. Les effets de la pollution atmosphérique sur la santé des populations touchées par des concentrations élevées de polluants ou qui y sont exposées sur le long terme, ou les deux à la fois, sont notamment les maladies et infections cardiovasculaires et respiratoires, les irritations et inflammations pulmonaires, un affaiblissement du système immunitaire, l'asthme, l'emphysème et le cancer<sup>1</sup>. Les gaz d'échappement des moteurs diesel, en particulier, sont cancérigènes pour les êtres humains, selon le Centre international de recherche sur le cancer<sup>2</sup> de l'Organisation mondiale de la santé.

3. *Les émissions de gaz à effet de serre<sup>3</sup> provenant du secteur des transports et les effets sur la santé des changements climatiques.* Le gaz à effet de serre le plus connu et le plus massivement émis par le secteur des transports est le CO<sub>2</sub>, mais ce secteur rejette également du méthane et du N<sub>2</sub>O dans l'atmosphère. Les émissions de gaz à effet de serre

<sup>1</sup> Michal Krzyzanowski *et al.* (eds.), *Les effets de la pollution de l'air liée aux transports sur la santé* (Copenhague, Bureau régional pour l'Europe de l'Organisation mondiale de la santé (OMS/EURO), 2005). Résumé disponible à l'adresse <http://www.euro.who.int/fr/what-we-publish/abstracts/health-effects-of-transport-related-air-pollution-summary-for-policy-makers>.

<sup>2</sup> Lamia Benbrahim-Tallaa *et al.* au nom du Centre international de recherche sur le cancer, «*Carcinogenicity of diesel-engine and gasoline-engine exhausts and some nitroarenes*», *The Lancet Oncology*, vol. 13, n° 7 (juillet 2012).

<sup>3</sup> Les gaz à effet de serre sont des gaz atmosphériques qui absorbent et émettent un rayonnement dans le domaine de l'infrarouge thermique. Ce processus est la principale cause de l'effet de serre. Les principaux gaz à effet de serre sont la vapeur d'eau, le CO<sub>2</sub>, le méthane, le N<sub>2</sub>O et l'ozone. Les gaz à effet de serre ont une grande influence sur la température de la terre; sans eux, la température à la surface de la terre serait en moyenne 33° C (59° F) plus basse.

sont à l'origine d'une tendance irréversible au réchauffement de la planète. Il est prévu que les changements climatiques rendent de plus en plus fréquents des phénomènes météorologiques extrêmes tels que les sécheresses, les vagues de chaleur, les tempêtes, les cyclones et les inondations. Ces changements ont également des répercussions sur la santé des êtres humains<sup>4</sup>, par exemple par le biais des changements qui interviennent dans la répartition des vecteurs de maladies infectieuses, et dans l'agriculture et la sécurité alimentaire, ce qui entraîne des situations de malnutrition et des risques de déplacement et de migration. Les inondations peuvent causer une augmentation des maladies véhiculées par l'eau, et les sécheresses une augmentation des infections des voies respiratoires, des yeux et de la peau. De plus, la hausse des températures peut accentuer les effets de la pollution atmosphérique. Des situations météorologiques extrêmes peuvent occasionner des accidents (noyades ou accidents de la route, par exemple), rendre inaccessibles des infrastructures essentielles, telles que les établissements de santé ou les véhicules de transport d'urgence, mettant en particulier en péril la santé de populations vulnérables telles que les personnes âgées, les personnes handicapées, les jeunes et les plus démunis, et causer des dégâts aux logements et aux bâtiments publics.

4. *La pollution sonore et ses effets sur la santé.* Les nuisances sonores, y compris celles provenant des transports, ont des répercussions sur la qualité de vie dans les zones urbaines, mais sont également de plus en plus considérées comme une menace pour la santé. Le bruit est défini comme «un son non désiré ou gênant». Un son est qualifié de non désiré lorsqu'il perturbe des activités courantes, comme le sommeil ou la conversation, ou qu'il réduit ou dégrade la qualité de vie. Ne pouvant être vu, goûté ou senti, le bruit a tendance à échapper davantage à l'attention des responsables politiques que les autres types de pollution. Des nuisances sonores excessives perturbent gravement la santé des êtres humains et interfèrent avec les activités quotidiennes de chacun à l'école, au travail, à la maison et pendant les loisirs. Elles peuvent troubler le sommeil, avoir des effets sur le système cardiovasculaire et des effets psycho-physiologiques, réduire la performance et provoquer des sautes d'humeur et des changements du comportement social. Un Européen sur cinq est régulièrement exposé, pendant la nuit, à des niveaux sonores qui pourraient considérablement nuire à sa santé<sup>5</sup>. En outre, de nouvelles données publiées récemment indiquent qu'au moins un million d'années de vie en bonne santé sont perdues chaque année en Europe en raison du bruit causé par la seule circulation routière<sup>6</sup>. Les coûts sociaux du bruit causé par la circulation dans 22 États de l'Union européenne<sup>7</sup> sont supérieurs à 40 milliards d'euros par an, et les voitures particulières et les camions en sont les principaux responsables<sup>8</sup>.

---

<sup>4</sup> Bettina Menne *et al.* (eds.), *Protéger la santé en Europe face au changement climatique* (Copenhague, OMS/EURO, 2008). Résumé disponible à l'adresse <http://www.euro.who.int/fr/what-we-publish/abstracts/protecting-health-in-europe-from-climate-change-2008>.

<sup>5</sup> OMS/EURO, «Noise», 2012. Disponible à l'adresse <http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environment-and-health/noise>.

<sup>6</sup> OMS/EURO, *La charge de morbidité imputable au bruit ambiant. Quantification du nombre d'années de vie en bonne santé perdues en Europe* (Copenhague, 2011). Résumé disponible à l'adresse <http://www.euro.who.int/fr/what-we-publish/abstracts/burden-of-disease-from-environmental-noise.-quantification-of-healthy-life-years-lost-in-europe>.

<sup>7</sup> Tous les membres actuels de l'Union européenne, excepté Chypre, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie et Malte.

<sup>8</sup> Eelco den Boer et Arno Schrotten, «Traffic noise reduction in Europe: Health effects, social costs and technical and policy options to reduce road and rail traffic noise» (Delft, Pays-Bas, CE Delft, mars 2007). Disponible à l'adresse [http://www.cedelft.eu/publicatie/traffic\\_noise\\_reduction\\_in\\_europe/821?PHPSESSID=ad8353cb75ccdf097561c2fc46a6f6a](http://www.cedelft.eu/publicatie/traffic_noise_reduction_in_europe/821?PHPSESSID=ad8353cb75ccdf097561c2fc46a6f6a).

## II. Mesures à prendre

5. Le But prioritaire 3 de la Déclaration d'Amsterdam fait référence à des mesures proposées pour atteindre ce but, qui est de réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit liés aux transports en:

- a) Soutenant une réorientation du parc de véhicules vers des véhicules à émissions faibles ou nulles et l'adoption de carburants utilisant des énergies renouvelables;
- b) Favorisant une réorientation vers des modes de transports propres;
- c) Encourageant la mobilité recourant à l'électricité et la conduite écologique.

6. Comme l'indique la Déclaration d'Amsterdam, les mesures à prendre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit liés aux transports comprennent la gestion de la mobilité (transfert modal, télétravail, promotion du transport actif comme la marche et le vélo, ainsi que les transports publics), un soutien à l'utilisation de carburants propres et à bon rendement énergétique et la promotion de la mobilité électrique.

7. Toutefois, de telles solutions exigent aussi de mieux connaître la nécessité d'une approche intégrée pour les villes du futur. Il faut pour cela bien connaître les conséquences des émissions produites par les transports sur la santé et l'environnement, mais aussi le lien entre la réduction des émissions dues aux transports et un mode de vie sain et actif en milieu urbain, afin d'améliorer le sentiment de vitalité, la relance économique, la santé et le bien-être général.

8. Les politiques qui ont pour but de réduire les émissions et le bruit causés par les transports devraient viser à inciter la population à utiliser des moyens de transport sains et actifs (moins sédentaires) et à promouvoir des transports urbains viables et des politiques d'aménagement du territoire qui contribuent au bien-être général de la population, en tenant compte de l'évolution démographique (par exemple, l'arrivée de nouveaux migrants dans la zone urbaine ou l'existence d'une population vieillissante de plus en plus active et en bonne santé) et des groupes vulnérables (comme les personnes défavorisées sur le plan socioéconomique ou les personnes handicapées). C'est dans ce contexte que l'approche du PPE-TSE concernant la mise en place d'une démarche intégrée peut être efficace, en changeant les mentalités, en faisant évoluer les comportements vers des pratiques plus durables et en permettant aux responsables politiques dans les secteurs des transports, de la santé et de l'environnement d'identifier et d'entretenir les liens entre ces secteurs et d'adopter des stratégies qui soient bénéfiques pour tous les trois.

## III. Organisation du colloque du PPE-TSE

### A. Questions proposées pour le Colloque

9. Le thème proposé pour le Colloque 2012 du PPE-TSE est «une mobilité écologique et respectueuse de la santé pour une vie urbaine durable», en accord avec les différentes composantes du But 3 de la Déclaration d'Amsterdam. Ce thème fait référence à la qualité de vie en milieu urbain, notamment à des modèles de transport plus sains et plus viables, à la promotion d'espaces verts et à la mobilité active, c'est-à-dire à des politiques qui favorisent la marche et le vélo en zones urbaines. Les questions qui appellent une réponse et les points à traiter au cours du Colloque 2012 du PPE-TSE pourraient comprendre les interrogations suivantes:

- a) Quelles sont les tendances dans la région de la CEE/Bureau régional pour l'Europe de l'OMS (OMS/EURO) concernant les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit liés aux transports, en particulier le transport routier?
- b) Quel est l'exemple le plus récent des conséquences de la pollution atmosphérique et du bruit sur la santé? Quelles sont les mesures prises ou qui devraient l'être concernant le transport routier pour réduire ou stabiliser les émissions qui y sont liées (par exemple des lois, des accords volontaires et des mesures fiscales)?
- c) Quels sont les cadres réglementaires actuels régissant la pollution sonore dans la région CEE/OMS/EURO?
- d) Comment la politique et la planification des transports peuvent-elles tenir compte de la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit, tout en s'adaptant en prévision de l'augmentation attendue des phénomènes météorologiques extrêmes dus au réchauffement climatique?

## **B. Structure proposée pour le Colloque**

10. Le Colloque s'inscrira dans le cadre de la dixième session du Comité directeur du PPE-TSE (Genève, 14 au 16 novembre 2012). Il se tiendra au siège de l'OMS le 14 novembre 2012 de 15 heures à 18 heures, avec services d'interprétation (anglais, français et russe). Le discours d'orientation qui en marquera l'ouverture sera suivi de deux exposés fondés sur des données empiriques. La table ronde, qui aura lieu ensuite commencera par de brèves déclarations de trois ou quatre intervenants, avant un débat dirigé par un animateur.

11. Le secrétariat résumera les débats pour la réunion du Comité directeur qui aura lieu le jour suivant, le 15 novembre, au titre du point 5 de l'ordre du jour provisoire. Le Comité sera invité à examiner les résultats du Colloque et à étudier les mesures de suivi pouvant être prises dans le cadre du PPE-TSE et de son futur programme de travail. Un programme détaillé du Colloque 2012 du PPE-TSE, dans lequel figureront les noms des intervenants et les titres des exposés, sera disponible en octobre 2012. On trouvera ci-après un projet de programme qui sera revu à mesure que la présence des intervenants est confirmée.

## Annexe

### Colloque 2012 du PPE-TSE

#### Une mobilité écologique et respectueuse de la santé pour une vie urbaine durable

**Mercredi 14 novembre 2012, ouverture à 15 heures**

15 h 00-15 h 10

*Discours de bienvenue et déclarations liminaires (président du PPE-TSE et animateur)*

15 h 10-15 h 30

*Discours d'orientation: «Un transport plus propre, plus respectueux de l'environnement: les retombées positives pour la santé»*

*Résumé:* Des analyses récentes des politiques de transport visant à réduire les gaz à effet de serre, notamment celles révélées par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat étayent la notion de «retombées positives», c'est-à-dire la possibilité d'exploiter au maximum les effets et les retours sur investissement des politiques qui non seulement réduisent les émissions de gaz à effet de serre mais prennent aussi en considération les conséquences sur la santé de la pollution atmosphérique, du bruit et de la réduction des possibilités d'activité physique<sup>9</sup>. L'intervenant illustrera les principaux résultats d'une récente étude de l'OMS sur les retombées positives pour la santé de l'atténuation des changements climatiques et des politiques d'adaptation.

15 h 30-16 h 00

*Deux exposés: «La pollution atmosphérique et le bruit: est-ce encore une préoccupation au niveau paneuropéen?»*

*Résumé:* Le dernier rapport du Mécanisme de rapport sur les transports et l'environnement (TERM) de l'Agence européenne pour l'environnement souligne que, même si des progrès importants ont été faits depuis 1990 dans la réduction des émissions de nombreux polluants atmosphériques provenant du secteur des transports, beaucoup de villes peinent à respecter les concentrations limites fixées par la législation sur les polluants atmosphériques, les transports routiers en particulier déterminant dans une large mesure la qualité de l'air en milieu urbain<sup>10</sup>. Les effets négatifs de la pollution atmosphérique sur la santé de l'être humain sont bien documentés. En outre, de nouvelles données publiées récemment indiquent qu'au moins un million d'années de vie en bonne santé sont perdues chaque année en Europe, en raison du bruit causé par la seule circulation routière<sup>11</sup>. La session comprendra deux exposés qui feront le point de la compréhension des effets sur la santé de la pollution atmosphérique et du bruit.

<sup>9</sup> Jamie Hosking, Pierpaolo Mudu et Carlos Dora, *Health in the Green Economy: health co-benefits of climate change mitigation – transport sector*, (Genève, OMC, 2011). Disponible à l'adresse [http://www.who.int/hia/green\\_economy/transport\\_sector\\_health\\_co-benefits\\_climate\\_change\\_mitigation/en/index.html](http://www.who.int/hia/green_economy/transport_sector_health_co-benefits_climate_change_mitigation/en/index.html).

<sup>10</sup> Agence européenne pour l'environnement (AEE), *Laying the foundations for greener transport – TERM 2011: transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe*, Rapport de l'AEE n° 7/2011 (Copenhague et Luxembourg, 2011). Disponible à l'adresse <http://www.eea.europa.eu/publications/foundations-for-greener-transport>.

<sup>11</sup> OMS/EURO, *Burden of disease from environmental noise*.

*16 h 00-16 h 20*

*Débat*

*16 h 20-16 h 40*

*Pause café*

*16 h 40-17 h 30*

*Table ronde: «Une mobilité écologique et respectueuse de la santé: quels sont les moyens d'action?»*

*Résumé: Brefs exposés (sept minutes chacun) de trois ou quatre intervenants (Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, secteur privé, etc.), suivis d'un débat général qui suivra le fil des questions posées par l'animateur, puis par le public.*

*17 h 30-17 h 50*

*Débat général avec interventions du public*

*17 h 50-18 h 00*

*Considérations finales, conclusions et observations finales*

---