

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
16 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 7 b) de l'ordre du jour provisoire

**Mise en œuvre de la Déclaration d'Amsterdam:****Course de relais du PPE-TSE****Course de relais du PPE-TSE****Rapport de l'atelier sur le développement durable des transports  
urbains: défis et perspectives (Moscou, juin 2012)***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 décidé de créer des courses de relais du PPE-TSE pour échanger les expériences acquises et faire connaître les principales dispositions de la Déclaration d'Amsterdam dans la région (ECE/AC.21/SC/2009/4-EUR/09/5088363/4, par. 8 à 10).

Le cinquième atelier de la course de relais, qui avait pour thème «Le développement durable des transports urbains: défis et perspectives», s'est tenu à Moscou les 7 et 8 juin 2012. Il a été organisé par le secrétariat du PPE-TSE, en collaboration avec le Gouvernement de la Fédération de Russie, la ville de Moscou et l'Institut de recherche scientifique sur les transports automobiles de la Fédération de Russie. Le Comité directeur devrait adopter la version définitive des propositions d'action à l'intention des responsables politiques convenue à l'atelier.

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction.....	1–4	3
II. Participation.....	5–7	3
III. Ouverture de l’atelier.....	8–9	4
IV. Principaux problèmes et défis pour une mobilité urbaine durable en Fédération de Russie.....	10	4
V. Principaux résultats.....	11	4
VI. Exposition, leçons d’écoconduite et visite.....	12–13	5
VII. Conclusions.....	14–15	5
Annexe		
Propositions d’action à l’intention des responsables politiques.....		6

## I. Introduction

1. À la neuvième session du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (16 et 17 novembre 2011), la Fédération de Russie a proposé d'accueillir un atelier sur les approches politiques coordonnées en matière de transport urbain durable, qui mettrait l'accent sur les grandes villes d'Europe de l'Est. Le Comité directeur s'est déclaré favorable à cette proposition dans le cadre de la course de relais du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) (ECE/AC.21/SC/2011/8-EUDHP1003944/7.1/SC9/8, par. 16).

2. Le cinquième atelier du relais du PPE-TSE s'est tenu les 7 et 8 juin 2012 à Moscou<sup>1</sup>. Il avait pour objectif de définir les besoins, les défis et les perspectives s'agissant de promouvoir des lignes d'action novatrices et des programmes de gestion de la mobilité à même de favoriser des politiques des transports respectueuses de l'environnement et de la santé et d'améliorer les modes de vie urbains à Moscou et dans d'autres grandes villes de la région. Le thème général retenu était le But prioritaire 2 de la Déclaration d'Amsterdam (gérer une mobilité viable et favoriser un système de transport plus efficient).

3. L'atelier était l'une des étapes du relais du PPE-TSE, qui prévoit des manifestations internationales dans différents pays. Ce relais a été lancé en janvier 2009 à la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement tenue à Amsterdam, suivie par des ateliers organisés à Pruhonice, en République tchèque (septembre 2009), à Skopje, en ex-République yougoslave de Macédoine (juin 2010), à Batumi, en Géorgie (septembre 2010) et à Kyiv, en Ukraine (juin 2011). Le relais du PPE-TSE formulera des recommandations à l'intention de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement qui se tiendra en avril 2014 à Paris.

4. L'atelier a été organisé par le secrétariat du PPE-TSE (Divisions des transports et de l'environnement de la Commission économique pour l'Europe (CEE) de l'ONU et Bureau régional pour l'Europe de l'Organisation mondiale de la santé (OMS/Europe)), en coopération avec le Ministère des transports, le Ministère de la santé et du développement social, le Ministère des ressources naturelles et le Ministère du développement régional de la Fédération de Russie, la ville de Moscou et l'Institut de recherche scientifique sur les transports automobiles de la Fédération de Russie. Cette manifestation a bénéficié du soutien financier des Gouvernements autrichien, français, norvégien et suisse.

## II. Participation

5. Ont participé à la réunion des représentants des pays suivants: Autriche, Bélarus, Fédération de Russie, France, Hongrie, Kazakhstan, Norvège et Ukraine.

6. Ont aussi participé à l'atelier des représentants du Programme des Nations Unies pour le développement, du Forum international des transports, de l'Agence allemande de coopération internationale, du Département des transports de la ville de New York, du réseau de transports zurichois, de NXP Semiconductors N.V. (Belgique), d'International Business Development, d'ERTICO – Intelligent Transport Systems and Services (Europe) et d'Advier B.V.

---

<sup>1</sup> Les documents et exposés présentés durant l'atelier peuvent être consultés sur le site Web du PPE-TSE (<http://www.unece.org/index.php?id=29677>).

7. L'atelier a réuni plus de 170 participants des secteurs des transports, de l'environnement et de la santé, y compris des représentants de 29 régions et de 18 instituts de recherche scientifique de la Fédération de Russie.

### **III. Ouverture de l'atelier**

8. Les participants à l'atelier ont été accueillis par le Vice-Ministre des transports de la Fédération de Russie, M. Nikolay Asaul, qui a salué le dixième anniversaire du PPE-TSE et exprimé l'espoir que des moyens soient trouvés d'assurer une mobilité efficace tout en réduisant les effets négatifs des activités de transport sur la santé et l'environnement.

9. Des observations préliminaires ont été faites par M. Nikolay Lyanmov, maire adjoint de Moscou, M. Philippe Maler, Président du Comité directeur du PPE-TSE, M<sup>me</sup> Eva Molnar, Directrice de la Division des transports de la CEE, M. Jose Luis Irigoyen, Directeur du département des transports, de l'eau et des technologies de l'information et des communications à la Banque mondiale, M<sup>me</sup> Francesca Racioppi, Conseillère principale en politique et programme d'OMS/Europe et M. Igor Titov, Directeur de l'Institut de recherche scientifique sur les transports automobiles de la Fédération de Russie.

### **IV. Principaux problèmes et défis pour une mobilité urbaine durable en Fédération de Russie**

10. L'atelier a abordé certains des plus grands défis que pose le transport urbain durable dans les grandes villes de la Fédération de Russie, où le développement rapide des moyens de transport individuels motorisés et la croissance urbaine induisaient d'autres phénomènes: aggravation des embouteillages, urbanisme déficient, augmentation du niveau sonore, mauvaise qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre, vibrations, rayonnements électromagnétiques et production de déchets. Quelque 20 000 personnes décédaient chaque année en raison de la pollution atmosphérique liée aux transports en Fédération de Russie. Rien qu'à Moscou, 3 888 000 voitures particulières et 500 000 camions produisaient chaque année 1 million de tonnes de polluants. La vitesse moyenne des transports routiers dans la ville ne dépassait pas les 10 km/h et 15 % environ de l'espace urbain était dédié aux infrastructures de transport.

### **V. Principaux résultats**

11. Les participants ont examiné les stratégies et mesures à l'appui d'un transport urbain respectueux de l'environnement et de la santé, comme l'amélioration des transports publics en tant que partie intégrante de la mobilité «porte-à-porte» pour les activités professionnelles, les études, les courses et les loisirs; le développement de modes de transport sûrs, simples à utiliser, rapides et d'un coût abordable; l'utilisation de technologies modernes pour une meilleure gestion et une sécurité, une flexibilité et une transparence accrues dans le fonctionnement des transports publics; la promotion de la marche et du vélo en milieu urbain en tant que partie intégrante de la planification des transports et du développement urbain; et la mise en place de systèmes de transport intelligents destinés à améliorer la gestion du trafic, accroître la sécurité routière et faire évoluer le comportement des usagers.

## **VI. Exposition, leçons d'écoconduite et visite**

12. Une exposition d'automobiles fabriquées depuis 1872 a été organisée par les autorités du pays hôte. Le fabricant de bicyclettes électriques KTM a fourni des vélos aux fins d'exposition et de démonstration. Un moniteur a donné des leçons d'écoconduite à des volontaires. L'auto-école «Avto-vaal» a fourni une voiture équipée d'un dispositif de mesure de la consommation de carburant utile pour les leçons de conduite.

13. Au centre d'opérations du métro de Moscou, les participants ont pris connaissance des systèmes opérationnels de la plus grande infrastructure de transport moscovite, qui comprend 305 km de voies et 185 stations par où transitent 7 à 9 millions de passagers par jour.

## **VII. Conclusions**

14. L'atelier a abouti à l'adoption de propositions d'action à l'intention des responsables politiques (annexe). Celles-ci ont mis l'accent sur plusieurs aspects importants que les responsables politiques devaient prendre en compte pour créer des conditions favorables à la réalisation de systèmes de transport urbain durable et s'assurer ainsi de zones urbaines saines et plus vertes.

15. Il a également été recommandé de mener d'autres activités de renforcement des capacités, de diffuser les bonnes pratiques en faveur d'environnements urbains durables et sains et d'échanger les enseignements tirés du PPE-TSE.

## Annexe

### Propositions d'action à l'intention des responsables politiques

1. Les villes de la Fédération de Russie et de nombreux autres pays ont de plus en plus de mal à améliorer les prestations de leurs systèmes de transports urbains. La rapidité avec laquelle augmentent les embouteillages, la pollution atmosphérique, les risques encourus par les usagers de la route les plus vulnérables et l'étalement urbain compromettent la capacité qu'ont les villes de parvenir à la durabilité et à une qualité de vie élevée sur leur territoire. Pour assurer une mobilité efficace et un accès aux emplois, à l'éducation, à la santé, aux services et aux loisirs, tout en réduisant les effets négatifs des activités de transport sur la santé, la qualité de vie et l'environnement, l'atelier a recommandé les mesures ci-après qui intéressent à la fois les politiques de transport, de santé et d'environnement.

#### I. Mettre en place un cadre d'action national favorable à une approche politique coordonnée

2. Il est primordial, sous l'angle du développement durable, de prendre en compte les préoccupations environnementales et sanitaires dans la politique des transports. Pour assurer une plus grande cohérence entre les politiques, il faut poursuivre les efforts en vue d'une meilleure intégration des politiques pertinentes et faire en sorte que l'action soit coordonnée à tous les échelons de l'administration publique. Toutefois, il est difficile de mettre ce «programme de coordination» en pratique en raison de facteurs tels que les conflits d'intérêts et de priorités entre responsables politiques dans divers domaines d'activité, la diversité des cultures organisationnelles et la structuration verticale des priorités, des cibles et des objectifs sectoriels.

3. L'atelier recommande que la coordination interinstitutions soit améliorée et que les responsables politiques dans les domaines des transports, de l'énergie et de l'environnement soient incités à travailler de concert et à partager responsabilités, risques, capacités et ressources lors de l'élaboration et de l'application des stratégies et mesures, y compris pour ce qui concerne la législation, la planification, le financement, la mise en œuvre et le suivi au service du transport urbain durable.

4. Il est aussi recommandé aux administrations publiques de mettre au point un cadre d'action national pour le transport urbain durable qui appuie et oriente les objectifs locaux, régionaux et nationaux dans les domaines de l'aménagement du territoire, des transports, de la santé et de l'environnement. Ce cadre devrait:

- a) Définir des orientations à court et à long terme dans le but d'assurer la mobilité dans les grandes villes;
- b) Identifier tous les acteurs concernés et les mobiliser en faveur de l'application de ces orientations;
- c) Recenser les besoins en matière de ressources humaines et financières à l'appui de la mise en œuvre;
- d) Renforcer les dispositifs institutionnels, législatifs, administratifs et financiers pertinents à l'appui des orientations retenues à l'échelon approprié de l'administration publique;
- e) Fournir des directives claires pour la coopération verticale et horizontale entre tous les secteurs de l'administration publique.

## II. Mettre en place un cadre juridique et réglementaire porteur

5. Les administrations publiques sont aussi incitées à prendre les mesures suivantes:
- a) Élaborer, de manière participative et transparente, un cadre juridique et réglementaire pour des transports urbains durables qui appuie et oriente les objectifs nationaux, régionaux et municipaux pour l'aménagement du territoire, les transports, la santé et l'environnement;
  - b) Élaborer des mesures juridiques et réglementaires concrètes qui fixeront les modalités selon lesquelles les services de transport sont conçus, planifiés et produits;
  - c) Appliquer des outils et des méthodes perfectionnés convenus à l'échelon international pour l'établissement de plans et de programmes dans le secteur des transports (par exemple des évaluations d'impact sur l'environnement);
  - d) Promouvoir la marche et le vélo dans les zones urbaines comme faisant partie intégrante de la planification des transports et du développement urbain, au même titre que les transports publics et la circulation de voitures particulières, en reconnaissant le rôle de ces deux pratiques dans la mobilité multimodale (par exemple, marche et/ou vélo en association avec les transports publics; systèmes de parcs relais), et aborder les problèmes de sécurité;
  - e) Recourir à la politique fiscale pour réglementer l'importation de voitures d'occasion;
  - f) Offrir des incitations au secteur privé pour favoriser les politiques de mobilité urbaine durable, notamment par l'établissement de plans de mobilité;
  - g) Prendre en compte la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, le bruit et d'autres cibles en matière de santé et d'environnement dans la politique relative aux transports et à l'aménagement du territoire;
  - h) Se conformer aux normes techniques les plus récentes pour les véhicules et les carburants et contrôler rigoureusement leur application par les parcs publics et privés de véhicules. Il faudrait appliquer en particulier les normes techniques de la CEE concernant les véhicules et leurs contrôles périodiques.

## III. Des transports pour des environnements urbains sains et prospères

6. Une part toujours croissante des populations vit et travaille dans des zones urbaines. Dans le même temps, la circulation automobile augmente dans de nombreuses villes à une vitesse alarmante. L'accroissement de la pollution atmosphérique et des émissions sonores provenant des voitures particulières, des taxis et des autobus met l'environnement en péril et constitue une menace pour le bien-être et la santé des habitants. Pour atténuer ces risques pour l'environnement et la santé de la population, les mesures suivantes sont recommandées:
- a) Faire savoir que le transport urbain durable peut jouer un rôle dans la création d'environnements sains et contribuer à la prévention des préjudices corporels et à la réduction de maladies non transmissibles comme les maladies respiratoires et cardiovasculaires;
  - b) Améliorer la collecte de données, le suivi et la recherche sur les déplacements urbains, les émissions et les effets des transports sur la santé et mieux sensibiliser le public et les décideurs;

- c) Mieux sensibiliser le public aux méthodes et modèles permettant d'estimer l'impact des transports sur la santé et l'environnement;
- d) Appuyer la formation de partenariats pour multiplier les synergies entre les politiques relatives à la santé publique, à l'environnement et aux transports;
- e) Reconnaître que les embouteillages ont un effet direct non seulement sur la sécurité, le bruit et la pollution atmosphérique mais aussi sur la croissance économique (par exemple des autobus qui circulent plus rapidement, avec des temps d'attente plus courts aux arrêts, et un service plus fréquent et plus fiable, peuvent attirer un nombre beaucoup plus important de voyageurs; des environnements urbains de haute qualité peuvent accroître la valeur de l'immobilier et l'attrait des commerces et des services pour les usagers);
- f) Mettre en avant les situations procurant des avantages sur tous les plans (santé, environnement et économie) pour renforcer l'économie en favorisant la mobilité urbaine durable et l'utilisation plus fréquente de véhicules propres et économes en énergie. Le succès croissant de la marche et du vélo dans les villes pourrait aussi offrir des perspectives d'investissement dans les infrastructures de transport actif.

#### **IV. Planification des transports pour des villes attrayantes, viables et agréables à vivre**

7. Les villes ont besoin de systèmes de transport efficaces et intermodaux qui soient accessibles à tous les citoyens qui se rendent à leur travail et constituent un moteur de réussite économique et de compétitivité, rendant ainsi les villes «attrayantes». La «viabilité» est l'objectif à atteindre pour parvenir à un bon équilibre entre les objectifs à caractère social, économique, environnemental et sanitaire. La «viabilité» englobe les facteurs qui ont un effet direct sur la vie des habitants, comme par exemple des rues sûres où la circulation est fluide et un environnement axé sur la personne humaine. Pour atteindre ces objectifs, il est recommandé de prendre les mesures suivantes:

- a) Identifier les principaux facteurs liés aux transports qui font qu'une ville est agréable à vivre, comme la possibilité d'y trouver un emploi, des rues sûres, un accès à des loisirs et des commerces attrayants, et élaborer des plans à court et à long terme pour les prendre en compte;
- b) Encourager la participation de toutes les parties prenantes afin qu'elles adhèrent fortement au processus;
- c) Améliorer les mécanismes financiers pour le développement de transports urbains durables;
- d) Instaurer des systèmes de restriction d'accès aux espaces urbains et mettre en place des péages et des instruments fiscaux (par exemple, des péages urbains pour restreindre l'accès des voitures particulières au centre-ville et répartir uniformément les flux de circulation);
- e) Inciter les villes à se doter d'une vision à long terme des conditions dans lesquelles elles pourront mettre fin à la dépendance à l'égard de l'automobile et à la saturation de la circulation automobile au profit de modalités de transport plus écologiques;
- f) Promouvoir diverses options en matière de transport et d'aménagement du territoire pour renforcer la résilience dans les zones urbaines;
- g) Sensibiliser les urbanistes et les collectivités locales aux synergies entre les secteurs des transports, de l'environnement et de la santé;

h) Reconnaître le rôle des organisations non gouvernementales dans la promotion du transport urbain durable au moyen d'actions participatives engageant le public et de campagnes de sensibilisation dans les communautés.

## **V. Les technologies nouvelles au service du transport durable dans les villes**

8. Les systèmes de transport durable devraient être sûrs, faciles à utiliser, rapides et économiques. Les technologies modernes permettent de mieux gérer les transports publics et de leur assurer un fonctionnement plus souple et plus transparent, et d'accroître les moyens disponibles sans avoir à trop investir dans les infrastructures et le matériel roulant. Elles permettent aussi de trouver des solutions spécialement adaptées répondant aux besoins particuliers des groupes d'utilisateurs les plus vulnérables et aux particularités des transports pendant les heures creuses. Pour exploiter le potentiel de ces technologies et aider les conducteurs de voitures particulières et de moyens de transports publics à réduire les accidents et les émissions, les mesures ci-après sont recommandées:

a) Promouvoir la coopération technologique par des efforts concertés des entreprises, des administrations publiques, des instituts de recherche-développement et des fournisseurs des technologies et de leurs destinataires;

b) Promouvoir des technologies et des solutions nouvelles et innovantes visant à améliorer la mobilité urbaine comme les systèmes de transport intelligents, y compris la gestion et le contrôle du trafic et la signalisation routière;

c) Encourager l'application des technologies de l'information et de la communication (ordinateurs, électronique, satellites et capteurs) pour créer de nouveaux services dans les systèmes de transport et promouvoir le télétravail (travail à domicile);

d) Commencer à utiliser des lecteurs de cartes de transport magnétiques et des dispositifs équivalents dans le but de simplifier l'utilisation multimodale des transports publics.

## **VI. Les transports publics, une alternative avantageuse à la voiture particulière**

9. Les systèmes de transports publics (métros, trams, bus, etc.) devraient être conçus comme faisant partie intégrante de la mobilité «porte-à-porte» pour les activités professionnelles, l'éducation, les commerces et les loisirs. Ils devraient présenter des avantages du point de vue de la sécurité, de la rapidité, de la fiabilité, du confort et du caractère abordable pour tous, y compris les personnes âgées et les enfants. Pour organiser les systèmes de transports publics urbains et suburbains (exploitation et infrastructures) de façon à réduire au minimum les contraintes et les délais aux points de transfert, les mesures suivantes sont recommandées:

a) Examiner l'organisation des transports publics disponibles pour en renforcer l'attrait, la fiabilité, le confort et la sécurité;

b) Faire savoir que les transports publics peuvent offrir le mode de transport motorisé le plus abordable, le plus rentable, le plus efficace quant à l'utilisation de l'espace public et le plus respectueux de l'environnement;

c) Reconnaître que chaque bus supplémentaire, si son taux de remplissage est raisonnable, est porteur d'avantages sociaux conséquents par le biais de l'intermodalité et

de la réduction du trafic. Il peut remplacer 5 à 50 véhicules automobiles, y compris souvent des voitures très polluantes;

d) Organiser des campagnes d'éducation, d'information et de sensibilisation pour faire évoluer les mentalités en matière de mobilité urbaine et induire des changements de comportement – communiquer adroitement pour gagner le soutien du public et lui faire comprendre les raisons pour lesquelles les transports publics sont une alternative avantageuse à la voiture particulière;

e) Mener des actions de sensibilisation auprès des employeurs afin qu'ils appuient l'utilisation des transports publics pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail en fournissant des incitations économiques.

## **VII. La marche et le vélo en tant que partie intégrante de la planification des transports et du développement urbain**

10. Des infrastructures sûres, confortables et accessibles aux piétons et aux cyclistes caractérisées par une bonne intermodalité et ouvrant sur les transports publics rendent les centres urbains plus agréables à vivre et plus attrayants. Elles permettent de réduire les accidents de la circulation et les embouteillages, d'abaisser le niveau sonore et la pollution atmosphérique dans les villes et contribuent à des émissions plus faibles des gaz à effet de serre. La marche et le vélo contribuent aussi à la santé publique et à la forme physique des individus. Pour que la marche et le vélo dans les zones urbaines soient acceptés en tant que partie intégrante de la planification des transports et du développement urbain au même titre que les transports publics et la circulation des voitures particulières, les mesures ci-après sont recommandées:

a) Promouvoir une culture du vélo et de la marche qui soit systématique, globale et intégrée, dans toutes les régions et au travers de multiples secteurs, y compris les transports, la santé, l'environnement, la planification urbaine et régionale et l'agriculture;

b) Inciter les ministères des transports, de la santé, de l'environnement et du développement régional à adopter des politiques communes qui appuient la marche et le vélo selon une approche coordonnée, qui englobe la législation, la planification, le financement, la mise en œuvre et le suivi;

c) Lancer un programme d'observation de la mobilité non motorisée, pour en faire une composante visible des transports et en suivre le développement;

d) Collaborer avec les médias et leur faire connaître les avantages des déplacements doux et faire une large publicité aux manifestations liées à la marche et au vélo;

e) Établir des stratégies nationales, régionales et municipales et des plans directeurs assortis d'objectifs concrets et ambitieux d'amélioration des pratiques du vélo et de la marche en tant que modalités viables de mobilité douce;

f) Créer des itinéraires cyclables et des parcs de stationnement, des abris pour vélos et des parcs relais bien éclairés pour réduire la criminalité et les vols de bicyclette;

g) Veiller au développement d'infrastructures pour piétons et cyclistes qui s'attachent à assurer une plus grande sécurité à ces usagers et à éliminer les obstacles à la marche et au vélo dans les zones urbaines, y compris pour les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, tout en respectant les principes **de sécurité, d'accessibilité, de commodité et d'attrait;**

h) Recourir aux vélos électriques (vélos avec assistance électrique de pédalage (VAE)) parmi les stratégies les plus innovantes en faveur des cyclistes, afin de se rapprocher des personnes qui ne pourraient pas utiliser un vélo sans cette aide et promouvoir l'usage de la bicyclette en zone montagneuse.

### **VIII. Accroître l'efficacité environnementale du parc de véhicules et des carburants dans les villes, améliorer les informations destinées aux voyageurs et promouvoir l'écoconduite**

11. Il est particulièrement important d'accroître les caractéristiques environnementales des voitures particulières, des taxis et des autobus et, en parallèle, d'obtenir une meilleure qualité d'essence et de carburant diesel pour les véhicules automobiles qui entrent et circulent dans des zones urbaines et des centres-villes densément peuplés. Les mesures ci-après sont recommandées:

a) Mettre au point des mesures à moindre coût pour rendre les bus existants plus propres par un meilleur entretien des véhicules et par une amélioration de la qualité des carburants (par exemple l'amélioration progressive de la conception des moteurs diesel, de leurs systèmes de contrôle et de traitement aval, et, en parallèle, le passage au gazole à faible teneur en soufre, peuvent réduire radicalement les émissions diesel);

b) Se réorienter de préférence vers les carburants de substitution comme le gaz naturel comprimé ou le gaz de pétrole liquéfié et favoriser les techniques permettant de rendre le carburant diesel plus propre;

c) Faciliter la fourniture d'informations aux voyageurs par différentes sources, y compris les médias et Internet;

d) Organiser des campagnes visant à améliorer le comportement des conducteurs, l'efficacité énergétique et la sécurité routière par un choix d'activités et de programmes d'écoconduite;

e) Faire de l'écoconduite la norme enseignée dans les écoles de conduite.

### **IX. Utiliser le cadre international fourni par le PPE-TSE et contribuer à sa mise en œuvre**

12. Afin d'utiliser le cadre international fourni par le PPE-TSE et contribuer à sa mise en œuvre, les mesures suivantes sont recommandées:

a) Appliquer les principes et mécanismes figurant dans le *Guide pratique des conditions institutionnelles propices à l'intégration des politiques des transports, de la santé et de l'environnement* du PPE-TSE (ECE/AC.21/1)<sup>2</sup> et dans les plans d'action nationaux dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement;

b) Utiliser les mécanismes d'application du PPE-TSE comme le Partenariat du PPE-TSE et la course de relais du PPE-TSE comme instances de coopération internationale pour un transport urbain durable et sain;

c) Exploiter les données et les informations disponibles sur le Portail d'échange d'informations du PPE-TSE;

---

<sup>2</sup> *Travailler ensemble pour un transport durable et sain*. Disponible à l'adresse: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/en/publications/WorkingTogether.Guidance.fr.pdf>.

d) Recourir aux outils du PPE-TSE comme la Boîte à outils et l'Outil d'évaluation de l'impact économique du cyclisme sur la santé (HEAT) et promouvoir leur application à l'échelle nationale, régionale et locale.

---