



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/AC.21/2003/3
EUR/03/5040828/3
5 février 2003

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,
L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ
Comité directeur du Programme paneuropéen sur
les transports, la santé et l'environnement (THE PEP)
(Première session, 10 et 11 avril 2003)

**ÉLABORATION ET MISE EN ŒUVRE DE PLANS URBAINS DE TRANSPORT
VIABLES DU POINT DE VUE DE LA SANTÉ ET DE L'ENVIRONNEMENT**

Proposition de projet des secrétariats de la CEE-ONU et de l'OMS/Euro

I. INTRODUCTION

1. Le présent document a été établi par les secrétariats de la CEE-ONU et de l'OMS/Euro pour examen et approbation par le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (THE PEP) à sa première session (10 et 11 avril 2003).
2. Le document présente une proposition de projet d'élaboration et de mise en œuvre de plans urbains de transport viables du point de vue de la santé et de l'environnement. Il contribue ainsi à l'exécution du plan de travail du Programme, adopté par la deuxième Réunion de haut niveau sur les transports, l'environnement et la santé¹.

¹ Activité III.1 sous l'intitulé «Zones urbaines» (ECE/AC.21/2002/9-EUR/02/5040828/9).

3. Le projet vise à définir une approche stratégique ainsi qu'un cadre cohérent permettant d'intégrer la gestion des transports urbains dans les politiques d'aménagement du territoire, d'environnement et de santé, en vue, dans une étape ultérieure, d'établir, à l'intention des pouvoirs publics centraux et des collectivités locales, des principes directeurs pour un aménagement urbain viable et sain.

4. Cette proposition est fondée sur les travaux réalisés dans le cadre du suivi de l'Atelier de la CEE sur les moyens d'encourager les initiatives locales en faveur de modes de consommation durables² et implique que soient inventoriées les grandes initiatives internationales existantes dans ce domaine, avec lesquelles une synergie sera recherchée, notamment la publication de l'OMS intitulée «Healthy Urban Planning – A WHO guide to planning for people»³.

5. Le Comité directeur souhaitera peut-être proposer la nomination d'experts pour constituer une équipe spéciale qui serait chargée de rédiger ces principes directeurs, conformément au plan de travail et selon le calendrier donné ci-après.

II. GÉNÉRALITÉS

6. De nombreux éléments témoignent des interrelations entre moyens de transport et modes d'utilisation des sols. Les décisions relatives aux nouvelles infrastructures de transport ont un effet décisif sur l'évolution de la demande de déplacement et de terres. La création de nouveaux réseaux de transport autour des grandes villes stimule de façon appréciable la décentralisation des services et le commerce de détail, et a une incidence considérable sur l'utilisation du sol en zone suburbaine. Réciproquement, les pratiques en matière d'utilisation du sol influent sur les modes de transport et sur la demande de déplacement. Si les densités sont plus élevées, la séparation entre les différentes fonctions et activités de la ville pourra être moins marquée et la demande de transport public pourra être stimulée; il existe des seuils de densité à partir desquels les systèmes de transport public deviennent viables. D'autres facteurs tels que le revenu, le fait de posséder une voiture et le degré de développement des transports publics déterminent aussi le comportement en matière de transport.

7. La qualité de l'environnement urbain a des effets décisifs sur la santé et le bien-être des populations. La structure des transports et les modes d'utilisation du sol en zone urbaine ont des conséquences sur la santé, notamment du fait de leur incidence sur la qualité de l'air et sur le niveau de bruit, les possibilités de faire des exercices physiques tels que marche et cyclisme, le nombre et la gravité des accidents de la route, la cohésion sociale, etc.

8. On s'accorde de plus en plus, dans de nombreux pays, à reconnaître la nécessité d'examiner les incidences sur l'environnement et sur la santé des structures de transport et des modes d'utilisation du sol lors de l'élaboration et de la mise en œuvre des politiques

² On trouvera des précisions sur l'initiative commune du Comité des politiques de l'environnement et du Comité des établissements humains de la CEE-ONU à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/env/europe/li.htm>.

³ On trouvera des précisions sur le projet «Villes-santé» et le programme de gestion urbaine de l'OMS à l'adresse suivante: <http://www.who.dk/eprise/main/WHO/Progs/HCP/Home>.

visant à orienter les choix des consommateurs dans le sens du développement durable. Il apparaît également utile de placer les objectifs en matière de santé et d'environnement au centre des projets d'aménagement urbain.

9. Intégrer les politiques, stratégies et plans relatifs à l'utilisation du sol et aux transports locaux ne consiste pas seulement à veiller à leur complémentarité, même si c'est là un aspect important. L'intégration devrait servir de base à une action concertée dans tous les domaines et à tous les niveaux de décision. Les politiques en matière d'utilisation du sol et de transports locaux sont liées aux politiques en matière de santé, d'éducation, d'économie, d'environnement et d'aide sociale, ainsi qu'aux politiques nationales et régionales. Il est nécessaire de tenir compte des intérêts en jeu tant dans le secteur public que dans le secteur privé. Les administrations locales ont un rôle essentiel à jouer, mais c'est au niveau national que peut être établie une structure de soutien aux initiatives locales visant à encourager les citoyens à adopter des modes de consommation durables.

III. PROJET

A. Objectif

10. Le projet proposé vise à élaborer des principes directeurs à l'intention des pouvoirs publics sur une approche stratégique de l'intégration de la gestion des transports urbains dans les politiques touchant l'aménagement du territoire, l'environnement et la santé. Ces principes directeurs aideront à la fois les pouvoirs publics centraux et les collectivités locales à prendre des décisions.

B. Plan de travail

11. Les étapes du projet sont les suivantes:

i) **Préparation d'une étude des initiatives pertinentes et établissement des documents de travail et des études de cas par pays qui serviront de documents de base pour un atelier international (entre mai et septembre 2003)**

12. Afin de tirer pleinement parti des synergies possibles avec des initiatives existantes en matière d'aménagement urbain durable et sain, il est particulièrement important d'examiner les documents d'orientation dont disposent actuellement les États membres (voir en annexe une liste provisoire des initiatives pertinentes). Une étude de ces initiatives sera préparée avec l'aide d'un consultant auprès des secrétariats de la CEE-ONU et de l'OMS/Euro.

13. De plus, dans le cadre des travaux préparatoires de l'atelier international, une série de documents de travail et d'études de cas, établis sur la base de l'expérience nationale des États membres de la CEE-ONU et de l'OMS/Euro, seront rédigés sur les sujets suivants:

- Dynamiques sous-tendant les schémas de circulation actuels, notamment les politiques économiques, démographiques, environnementales et sociales, les politiques de la santé publique et du travail, l'évolution spatiale, les progrès techniques et les modes de vie urbains;

- Stratégies d'utilisation du sol et de développement susceptibles d'aider les administrations centrales et locales, agissant conjointement ou en coopération, à atténuer la demande excessive de transports urbains, à accroître les possibilités de choix des voyageurs et à orienter la demande vers des modes de transport respectueux de l'environnement et plus salubres;
- Questions structurelles et institutionnelles relatives à la promotion de l'intégration du transport urbain et de l'aménagement du territoire dans les politiques touchant la santé publique et l'environnement et de l'élaboration de stratégies multisectorielles;
- Besoins et possibilités en matière d'information, de communication et de participation pour ce qui est d'intensifier l'intégration, y compris par le renforcement des capacités;
- Rôle des objectifs et des indicateurs pour un transport urbain durable et salubre.

14. Il est tenu compte des contributions déjà fournies dans le cadre du suivi de l'atelier de la CEE-ONU sur les modes de consommation durables.

ii) Organisation d'un atelier (septembre/octobre 2003) à Chypre

15. Un atelier international aura lieu à Chypre en septembre/octobre 2003 afin d'examiner les initiatives pertinentes et d'étudier, sur la base de la documentation rassemblée, les meilleures pratiques aux niveaux national, régional et local en matière de promotion de transports locaux respectueux de l'environnement et salubres, intégrés dans l'aménagement du territoire. L'atelier permettra de dégager les éléments nécessaires à l'élaboration des principes directeurs.

16. Cet atelier durera deux jours et demi. On y attend une soixantaine de personnes représentant des gouvernements (Ministères des transports, de la santé, de l'environnement et de l'aménagement), des administrations locales, des organisations internationales, les milieux universitaires, le secteur privé et des ONG. Il est vivement souhaité que les maires des villes qui présenteront des études de cas participent à l'atelier.

17. Les langues de travail seront l'anglais et le russe. Les autorités du pays hôte souhaiteront peut-être organiser, avant le commencement de l'atelier, une visite d'étude d'une journée sur le thème de celui-ci.

iii) Établissement (novembre-février 2004) par l'Équipe spéciale d'un projet de principes directeurs qui sera soumis au Comité directeur du THE PEP (avril 2004)

18. En se fondant sur les résultats des travaux de l'atelier, l'Équipe spéciale élaborera une première version des principes directeurs, qui sera soumise au Comité directeur du THE PEP à sa deuxième session, prévue à titre provisoire les 1^{er} et 2 avril 2004, pour examen, modifications éventuelles et indications sur l'élaboration de la version définitive.

iv) **Établissement par l'Équipe spéciale de la version définitive du projet de principes directeurs (mai 2004-février 2005)**

19. Conformément aux décisions prises par le Comité directeur, l'Équipe spéciale tiendra deux réunions (par exemple en juin 2004 et en décembre 2004) pour modifier selon qu'il conviendra le projet de principes directeurs et en établir la version définitive. Le Bureau du Comité directeur, réuni en automne 2004, souhaitera peut-être aussi examiner les travaux de l'Équipe spéciale et donner des indications à cette dernière.

v) **Adoption des principes directeurs par le Comité directeur du THE PEP à sa troisième session (avril 2005)**

20. Le projet de principes directeurs préparé par l'Équipe spéciale sera soumis au Comité directeur du THE PEP pour adoption à sa troisième session. Ce projet sera largement diffusé, notamment par l'intermédiaire du mécanisme d'échange d'informations du Programme et sous forme de publication.

C. Coûts estimatifs

21. Les initiatives pertinentes seront examinées et un document de travail sera établi pour l'atelier international prévu en septembre/octobre, avec l'assistance d'un consultant auprès des secrétariats de la CEE-ONU et de l'OMS/Euro (coût estimatif: 2 mois x 5 100 dollars des États-Unis = 10 200 dollars des États-Unis).

22. Les réunions de l'Équipe spéciale devraient avoir lieu dans les locaux de l'OMS ou de la CEE-ONU, ou être accueillies par un pays membre. Il faudrait prévoir le défraiement de six représentants de pays en transition, soit environ 2 000 dollars des États-Unis par participant (coût estimatif: 12 000 dollars des États-Unis).

23. L'atelier sera financé en partie par le pays hôte, en partie par les fonds extrabudgétaires (FE) mis à disposition pour la mise en œuvre du Programme, et en partie par imputation sur les budgets ordinaires (BO) de la CEE-ONU et de l'OMS/Euro, par exemple selon la formule de répartition proposée dans le tableau ci-après.

24. Les coûts de publication et de diffusion des principes directeurs s'élèveront à environ 7 500 dollars des États-Unis.

Total: 29 700 dollars des États-Unis

**Formule possible de répartition des contributions pour
l'Atelier international sur l'aménagement urbain**

<i>Postes</i>	<i>Donateurs</i>	
	<i>Gouvernement du pays hôte</i>	<i>CEE-ONU/OMS, Fonds d'affectation spéciale du Programme</i>
Coordination de l'établissement des documents		X (BO)
Rémunération des consultants pour l'étude des initiatives pertinentes et l'élaboration du document de travail		X (FE), 10 200 dollars É.-U.
Établissement du programme et de l'ordre du jour de l'Atelier		X (BO)
Communication avec les participants; établissement de la liste des participants		X (BO)
Publication de la documentation pertinente sur le site Web du Comité directeur		X (BO)
Assistance au Président de l'Atelier pendant les débats		X (BO)
Élaboration, traduction et diffusion du rapport de l'Atelier		X (BO)
Voyage et séjour des experts venant de pays en transition (15 personnes)	x	
Présidence de l'Atelier (2,5 jours de travail)	x	
Locaux et équipements de conférence	x	
Interprétation	x	
Chargé de liaison	x	
Personnel de conférence (2 à 3 personnes x 2,5 jours)	x	
Inscription des participants, réservations d'hôtels	x	
Réception pour environ 60 personnes	x	
Autobus et guide pour la visite d'étude	x	
Voyage et séjour du personnel CEE-ONU/OMS (3 à 4 personnes)	x	

Annexe

**PRINCIPALES INITIATIVES INTERNATIONALES
AYANT UN RAPPORT AVEC LE PROJET**

1. Projet «Villes-santé» de l'Organisation mondiale de la santé:
<http://www.who.dk/healthy-cities>.
2. Au sein de l'Union européenne:
 - a) Le projet «Villes durables», comprenant deux volets:
 - i) Le rapport sur les villes durables, qui vise à rassembler les connaissances sur le développement des villes durables, sous la forme d'un rapport d'orientation et d'un guide des bonnes pratiques;
 - ii) La campagne des villes européennes durables:
http://europa.eu.int/comm/environment/urban/home_en.htm;
 - b) Projets de démonstration sur la politique et la mobilité urbaines, financés par l'Instrument financier pour l'environnement (LIFE):
http://europa.eu.int/comm/life/cgi/life_frame.pl?prog=ENV;
 - c) Projets de recherche-développement:
 - i) DANTE – Plans pour réduire les besoins de déplacement en Europe:
<http://www.cordis.lu/transport/src/dante.htm>;
 - ii) LEDA – Mesures juridiques et réglementaires visant à influencer sur l'usage du réseau de transport: <http://europa.eu.int/comm/transport/extra/profiles/leda.html>;
 - iii) LUTRA – Utilisation du sol et transports: politiques pour la ville de demain:
<http://www.ess.co.at/LUTR/>;
 - iv) OPTIMA – Optimisation des politiques d'intégration des transports dans les zones métropolitaines: <http://www.its.leeds.ac.uk/projects/optima/>;
 - v) SESAME – Étude des interactions entre l'occupation des sols, les schémas de comportement et la demande de déplacement, en vue de faciliter les décisions en matière de politique générale et d'investissement:
<http://www.arttic.com/projects/sesame/>;
 - vi) SPECTRA – Durabilité, développement et aménagement de l'espace
<http://www.uwe.ac.uk/fbe/spectra/start.htm>;
 - vii) TRANSLAND – Intégration des plans de transport et d'occupation des sols:
<http://www.inro.tno.nl/transland/>;

d) Projets COST (Coopération européenne dans le domaine de la recherche scientifique et technique):

- i) 332: Méthodes novatrices de coordination entre les actions de transport et la planification régionale et locale: <http://www.belspo.be/cost/>;
- ii) 342: Les mesures relatives au stationnement et leurs effets sur la mobilité et l'économie: <http://www.belspo.be/cost/>;

e) POLIS (Réseau de villes et de régions européennes pour de nouvelles solutions en matière de transport) – association de villes et de régions européennes qui collaborent à l'élaboration de solutions innovantes aux problèmes de transport et d'environnement: <http://www.edc.eu.int/polis/>;

f) Le Réseau européen des villes sans voiture, créé en 1994 par Eurocities, association de métropoles européennes. Ce Réseau comprend quelque 70 villes membres, qui se sont engagées à mettre au point, à échanger et à appliquer des techniques et des méthodes de gestion visant à réduire le volume de la circulation urbaine en encourageant activement le recours à des modes de transport plus respectueux de l'environnement que la voiture: <http://www.eurocities.org/cfc/>;

g) Le Service européen d'information sur le transport local (ELTIS) cofinancé par la Commission européenne et l'Union internationale des transports publics (UITP): <http://www.eltis.org/en/about.htm>.

3. L'Équipe spéciale sur les indicateurs des transports urbains durables, sous l'égide du Comité des transports intérieurs de la CEE: <http://www.unece.org/trans/main/wp6/wp6.html>.

4. Le projet CEMT-OCDE sur les transports urbains durables, comprenant une série d'ateliers, une enquête sur les villes et une série d'études des politiques nationales en matière de transports urbains: <http://193.51.65.78/cem/UrbTrav/index.htm>.

5. Statistiques urbaines: Millenium Cities – projet de l'Union internationale des transports publics (UITP): <http://www.uitp.com/>.
