


**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**

Neuvième session

Genève, 16 et 17 novembre 2011

**Rapport sur les travaux de la neuvième session du Comité  
directeur du Programme paneuropéen sur les transports,  
la santé et l'environnement et rapport sur la quinzième  
réunion du Bureau du Comité directeur**

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction.....	1–9	3
A. Participation.....	3	3
B. Questions d'organisation .....	4–9	3
II. Résultats du Colloque 2011 du PPE-TSE .....	10–24	4
A. Comment planifier et gérer les transports pour rendre les villes durables et agréables à vivre? .....	17	5
B. Comment assurer dans les villes une mobilité attrayante, durable et saine? ..	18	5
C. Comment intégrer les transports publics dans un système de transport urbain harmonieux? .....	19	5
D. Comment rationaliser les déplacements pendulaires? Comment rendre cette mobilité performante? .....	20	5
E. Comment rendre la mobilité moins inégale? .....	21	6
F. Comment faire contribuer les nouvelles technologies à la mise en place de transports durables dans les villes? .....	22	6
G. Discussion et conclusions.....	23–24	7

III.	Préparatifs de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement .....	24-27	7
IV.	Mise en œuvre de la Déclaration d'Amsterdam.....	28-51	7
A.	Plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement .....	28-32	7
B.	Ateliers relais du PPE-TSE.....	33-41	8
C.	Partenariat du PPE-TSE.....	42-51	9
V.	Gestion du PPE-TSE.....	52-64	10
A.	Suivi de la mise en œuvre.....	52-56	10
B.	Communication .....	57-59	11
C.	Programme de travail pour 2011-2012 .....	60	11
D.	Questions financières.....	61-62	11
E.	Renforcement des synergies avec des organisations et processus internationaux.....	63-64	11
VI.	Prochaine réunion du Comité directeur.....	65	12
Annexe			
	Rapport de la quinzième réunion du Bureau du Comité directeur .....		13

## I. Introduction

1. À sa neuvième session, tenue à Genève les 16 et 17 novembre 2011, le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) a notamment examiné les progrès accomplis en vue d'atteindre les objectifs énoncés dans la Déclaration d'Amsterdam, les mécanismes de mise en œuvre et les projets du PPE-TSE, les activités menées en 2011 ainsi que le programme de travail pour 2012. Il a également été question de la préparation de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, des projets proposés dans le cadre du Partenariat PPE-TSE, du dossier de promotion du PPE-TSE et du manuel des plans d'action pour les transports, la santé et l'environnement. Le Comité directeur a en outre examiné le rapport de l'atelier organisé en 2011 à Kiev dans le cadre de la «course de relais» du PPE-TSE, ainsi que le prochain atelier qui doit se tenir à Moscou.

2. Comme convenu lors de la septième session, le Colloque 2011 du Programme paneuropéen a eu lieu durant la neuvième session du Comité directeur, sur le thème de la mobilité urbaine partagée et innovante, conformément au but prioritaire n° 2 de la Déclaration ministérielle de la troisième Réunion de haut niveau (Déclaration d'Amsterdam) (ECE/AC.21/4), qui consiste à gérer une mobilité viable et à favoriser un système de transport plus efficient.

### A. Participation

3. Ont participé à la session les représentants des pays suivants: Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, États-Unis d'Amérique, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, France, Géorgie, Norvège, Ouzbékistan, Pays-Bas et Ukraine. Étaient également présents des représentants du Programme du Nations Unies pour l'environnement (PNUE), de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) et d'une organisation non gouvernementale ukrainienne, le Centre d'information «Dossier vert».

### B. Questions d'organisation

4. Les participants ont été accueillis par la Directrice de la Division des transports de la Commission économique pour l'Europe (CEE), par le Chef de la Section des transports durables à la Division des transports (CEE) et par la Directrice par intérim du Centre européen de l'environnement et de la santé du Bureau régional de l'Organisation mondiale de la santé pour l'Europe (OMS/Europe), basé à Rome.

5. Le Comité directeur a adopté l'ordre du jour établi par le secrétariat du PPE-TSE, en concertation avec le Bureau (ECE/AC.21/SC/2011/1-EUDHP1003944/7.1/SC9/1).

6. Le Comité directeur a élu M. Philippe Maler, du Ministère français de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, Président de la neuvième session, représentant du secteur des transports. Le Comité a exprimé sa gratitude à la Présidente sortante, M<sup>me</sup> Ursula Ulrich-Vögtlin, pour sa présidence efficace.

7. Le Comité directeur a réélu les membres du Bureau. Le secrétariat du PPE-TSE a été chargé de consulter les pays et de solliciter les remplacements nécessaires au Comité directeur.

8. Le Comité directeur a adopté le rapport sur les travaux de sa huitième session (Genève, 8 et 9 décembre 2010) (ECE/AC.21/SC/2010/9-EUDHP1003944/7.1/SC8/9), et

pris note des rapports de la treizième réunion de son Bureau (Genève, 10 décembre 2010; ECE/AC.21/SC/2010/9-EUDHP1003944/7.1/SC8/9, annexe) et de sa quatorzième réunion (Rome, 20 et 21 juin 2011, document informel n° 1).

9. Le Bureau du Comité directeur a tenu sa quinzième réunion le 18 novembre 2011 (voir rapport en annexe).

## II. Résultats du Colloque 2011 du PPE-TSE

10. À sa septième session, le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) a décidé qu'à partir de 2010 une demi-journée de débats approfondis serait organisée, à laquelle participeraient des intervenants du secteur privé, des universitaires, des acteurs gouvernementaux et des membres de la société civile, en vue d'encourager la participation des États membres et des autres parties prenantes et de les associer plus activement à un débat sur les questions en rapport avec les trois secteurs du PPE-TSE: le transport, la santé et l'environnement (ECE/AC.21/2009/8-EUR/09/5088363/8, par. 46).

11. Conformément à cette décision, les thèmes de discussion doivent être en accord avec les quatre buts prioritaires énoncés dans la Déclaration d'Amsterdam, un de ces buts étant examiné chaque année par le Colloque entre 2010 et 2013. Le Comité pourrait ainsi contribuer à l'évaluation des progrès accomplis dans la réalisation des buts prioritaires d'Amsterdam, jusqu'à la quatrième Réunion de haut niveau en 2014.

12. Le Colloque de 2011 Symposium a été précédé d'une visite technique aux autorités genevoises chargées des transports, au cours de laquelle les participants ont pu examiner des ateliers et des installations techniques, ainsi que divers réseaux et services destinés aux autobus et aux tramways.

13. Le Colloque 2011 du Programme paneuropéen a pris la forme d'une table ronde au cours de laquelle les intervenants ont partagé leur expérience et ont fait mieux connaître les questions couvertes par le but prioritaire n° 2 de la Déclaration d'Amsterdam, qui consiste à «gérer une mobilité viable et favoriser un système de transport plus efficient».

14. Un document de réflexion établi par le secrétariat du PPE-TSE en coopération avec le Bureau a fait le tour des principales questions qui avaient été abordées et qui avaient fait l'objet de débats au cours du Colloque de 2011 (ECE/AC.21/SC/2011/2-EUDHP1003944/7.1/SC9/2).

15. Le Colloque 2011 a mis en lumière les problèmes rencontrés et exposé des cas de réussites exemplaires en matière de mobilité urbaine durable et d'amélioration de la santé des individus. Les intervenants ont présenté des exemples de politiques intégrées en matière de transport, de santé et d'environnement qui garantissent la mobilité à coût abordable et accessible à tous les groupes de la société. L'utilisation des technologies intelligentes, alliée à une bonne gestion et à des mesures d'incitation, offre des solutions de mobilité économiques et souples aux villes de la région de la CEE et de l'OMS/Europe.

16. Le Colloque s'est particulièrement penché sur six questions précises, sous la forme de six groupes de questions (voir les sections A à F ci-après)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Le programme du Colloque ainsi que la liste des intervenants et le texte intégral des exposés sont accessibles en ligne sur le site <http://www.unece.org/index.php?id=26814>.

**A. Comment planifier et gérer les transports pour rendre les villes durables et agréables à vivre?**

17. Le partenaire fondateur et directeur général de Gehl Architects, à Copenhague, a présenté l'approche danoise consistant à créer des villes sûres, attrayantes, durables, saines et agréables à vivre, en donnant des exemples de mesures locales en matière de développement qui tiennent compte de la mobilité. Il peut s'agir de coordonner l'urbanisme et la planification des transports, de donner la priorité aux piétons ou encore de laisser une place de choix au transport non motorisé et actif. Pédales fait partie de la culture danoise et tous les enfants deviennent des cyclistes. Les Danois qui bénéficient de hauts revenus ont tendance à pratiquer davantage le cyclisme que les autres. Environ 50 % des habitants de Copenhague se rendent en vélo à leur travail, 13 % y vont à pied, 24 % en voiture et 13 % utilisent les transports publics. Des exemples de mesures efficaces prises à New York (Times Square) et à Mexico pour rendre l'espace urbain plus agréable à vivre et plus attrayant pour les cyclistes et les piétons ont également été présentés.

**B. Comment assurer dans les villes une mobilité attrayante, durable et saine?**

18. Un représentant du département du Sénat en charge du développement urbain de Berlin a présenté le plan des transports urbains intégrés de cette ville, qui vise à offrir des choix attrayants et durables en matière de mobilité. Berlin, ville spatialement, structurellement et socialement diverse, l'est aussi du point de vue de la mobilité. La prise en compte de cette diversité lors de la planification des transports a nécessité une stratégie complète à la fois souple et axée sur le long terme. L'intégration des modes de transport a également exigé l'intégration de divers acteurs politiques et administratifs, sans oublier les citoyens eux-mêmes. La stratégie des transports publics de Berlin comportait les mesures suivantes:

- a) Évaluation des mesures destinées à stabiliser la demande sur les liaisons de transport dont le volume de passagers est susceptible de diminuer;
- b) Priorité ininterrompue accordée sur la chaussée aux bus et aux trams;
- c) Meilleure intégration de la marche à pied et du vélo, ce qui passe par le développement de pistes cyclables et de chemins piétonniers, de l'utilisation de voies de circulation réservées aux bus et de passages pour piétons sécurisés, ainsi que de directives en matière de stationnement des vélos.

**C. Comment intégrer les transports publics dans un système de transport urbain harmonieux?**

19. Un représentant des Transports publics genevois a montré comment une société municipale transportant 170 millions de passagers par an pouvait devenir un acteur central de la promotion de la mobilité durable dans une région englobant plusieurs villes et agglomérations aussi bien en Suisse qu'en France voisine.

**D. Comment rationaliser les déplacements pendulaires?  
Comment rendre cette mobilité performante?**

20. Le Directeur des ressources humaines de Merck Serono, à Genève, Suisse, a expliqué comment le secteur privé pouvait contribuer à une gestion efficace de la mobilité

en introduisant des mesures destinées à encourager ses employés à rationaliser leurs déplacements pendulaires. Merck Serono a réduit considérablement le nombre des places de stationnement à disposition de ses employés, de 0,74 à 0,16 par personne, ce qui revient à proposer une place pour six employés, tout en minimisant les effets négatifs résultant du manque de places de stationnement. L'entreprise a étudié les besoins de ses employés et élaborés des critères de priorisation de l'accès aux places de stationnement (personnes handicapées, voitures de société, parents avec enfants, distance du domicile, etc.), tandis qu'une allocation de transport pouvant atteindre CHF 600 par an était accordée aux employés dépourvus de place de stationnement. Ces mesures ont entraîné un changement important et notable de mode de transport: l'utilisation de la voiture a reculé de 72 à 28 % et l'utilisation des transports publics a bondi de 16 à 47 %. Les émissions de dioxyde de carbone résultant des déplacements pendulaires ont chuté en conséquence de 2,22 à 0,99 tonne par employé.

### **E. Comment rendre la mobilité moins inégale?**

21. Un spécialiste international des besoins des personnes âgées et des handicapés en matière de transport, venu du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord (Anne Frye Limited), a présenté des exemples de l'impact du transport sur les populations défavorisées. La mobilité personnelle est la clef de l'indépendance et les transports urbains ne sont pas toujours conçus de manière à permettre aux enfants et aux personnes âgées de les utiliser sans difficulté. Une dépendance accrue à l'égard de la voiture exclut ceux qui n'en possèdent pas et la circulation est susceptible de diviser les communautés – physiquement et socialement – en frappant plus durement les zones les plus pauvres. Le déséquilibre croissant entre les actifs et les personnes âgées pourrait avoir de graves conséquences économiques et sociales. On compte dès à présent 50 millions de personnes handicapées en Europe. Il existe une corrélation étroite entre l'âge et la mobilité. Les personnes âgées marchent davantage et sont plus exposées à certains risques que d'autres tranches d'âge. Les enfants courent aussi des risques élevés en tant que piétons. Tout le monde veut des transports accessibles, disponibles, abordables et sûrs. Il faut trouver des solutions locales, par exemple en améliorant l'architecture urbaine, en réduisant la vitesse, en favorisant d'autres modes de transport que la voiture, en multipliant les installations accessibles à pied, en surbaissant le plancher des autobus, ou en planifiant les routes et les services en fonction des besoins de la collectivité.

### **F. Comment faire contribuer les nouvelles technologies à la mise en place de transports durables dans les villes?**

22. Un représentant du Centre d'étude et de recherche sur les transports et l'urbanisme (France) a fait un exposé sur la manière de relever les défis urbains et de tenir compte des piétons et des cyclistes dans le cadre d'un urbanisme durable. Les urbanistes et les fournisseurs de services de transport doivent tenir compte des besoins communs tels que sécurité, confort, convenance et connectivité, ainsi que des besoins particuliers des cyclistes et des piétons. Il faut mettre en œuvre une approche globale à base de mise en réseau, de réglementation et de contrôle de la circulation, de gestion de la vitesse, d'intermodalité, d'accessibilité des transports publics, d'aide à la localisation, de signalisation et de marquage, ainsi que de services et de communication.

## **G. Discussion et conclusions**

23. Les participants au Colloque ont souligné combien il était important de répondre aux besoins de mobilité de l'ensemble de la population d'une manière inclusive et innovante, mais en veillant dans le même temps à minimiser l'empreinte écologique du transport ainsi que ses effets néfastes pour la santé à l'aide des nouvelles technologies et de systèmes de gestion appropriés.

24. Sur la base de l'expérience des Colloques 2010 et 2011, le Comité directeur a fait plusieurs propositions pour améliorer la forme et l'orientation futures de cette manifestation. Il a chargé le Bureau d'approfondir la question dans le cadre de la préparation du Colloque 2012. Il a aussi rappelé aux États membres du PPE-TSE qu'ils devaient donner suite aux messages clés du Colloque en les intégrant dans les processus nationaux et organes de coordination.

## **III. Préparatifs de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement**

25. Le Comité directeur a débattu des préparatifs en vue de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement.

26. Les représentants de la France ont proposé d'accueillir la quatrième Réunion de haut niveau à Paris. Cet événement pourrait se dérouler en marge de la Transport Research Arena, qui doit se tenir à Paris en avril 2014. Il pourrait avoir lieu au Ministère de la santé, dans le centre historique de Paris.

27. Le Comité directeur a accueilli très favorablement cette proposition et décidé de discuter du thème global, du programme et des principaux documents se rapportant à la Réunion de haut niveau lors de la prochaine réunion de son Bureau.

## **IV. Mise en œuvre de la Déclaration d'Amsterdam**

### **A. Plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement**

28. Le secrétariat a présenté le projet final du guide pour l'élaboration de plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement (document informel n° 2). Ce guide a été établi par le secrétariat, avec les contributions que lui avait apportées le Bureau.

29. Les plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement ont été définis dans la Déclaration d'Amsterdam comme le principal mécanisme national ou infranational permettant d'atteindre les buts prioritaires du PPE-TSE. Ces plans ont constitué la mise en œuvre pratique de politiques et d'instruments stratégiques destinés à garantir l'intégration des questions d'environnement et de santé dans la planification des transports. Il incombe aux États membres d'élaborer et d'appliquer les plans d'action nationaux.

30. Les États membres ont été invités à manifester leur intérêt pour l'application de ce guide en tout ou partie et à faire connaître au secrétariat des expériences et exemples de bonnes pratiques permettant d'illustrer les étapes et les stades décrits dans le guide.

31. Le Comité directeur a débattu et pris la décision de poursuivre l'expérimentation du guide. Des délégations ont rendu compte de l'état d'avancement de l'élaboration des plans

d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement dans leurs pays respectifs.

32. L'étape suivante consistera à établir la version finale du guide pour l'élaboration de plans d'action nationaux en été 2012.

## **B. Ateliers relais du PPE-TSE**

33. À sa huitième session, le Comité avait examiné les résultats de l'atelier intitulé «Pratique de la marche et du cyclisme dans de bonnes conditions de sécurité et de santé en milieu urbain», qui avait été organisé les 30 septembre et 1<sup>er</sup> octobre 2010 à Batoumi (Géorgie). Il avait prié le secrétariat d'établir le rapport final en tant que document officiel en trois langues.

34. Le Comité directeur a estimé que le rapport préparé par le secrétariat (ECE/AC.21/SC/2011/3-EUDHP1003944/7.1/SC9/3) constituait une ressource importante pour les futurs ateliers. Le secrétariat avait également produit un clip vidéo sur l'atelier de Batoumi, qui a été présenté au Comité directeur.

35. Un représentant de la Géorgie a présenté les résultats de l'atelier du PPE-TSE organisé à Batoumi, ainsi que les activités de suivi, c'est-à-dire la construction de pistes cyclables séparées dans quatre villes de Géorgie; le développement d'une infrastructure routière améliorant la sécurité des piétons et des cyclistes; le renforcement de la législation concernant les nouvelles mesures de sécurité routière; la rénovation des transports publics et des activités de sensibilisation à tous les niveaux.

36. Les représentants de l'Ukraine ont rendu compte de l'atelier relais du PPE-TSE intitulé «Coopérer à la mise en œuvre de transports urbains durables et sains» qui s'est tenu à Kiev les 8 et 9 juin 2011 (ECE/AC.21/SC/2011/4-EUDHP1003944/4.1/SC9/4).

37. Le Comité directeur a examiné le rapport d'une mission préparatoire à Kiev parrainée par la France, qui comportait des observations et des recommandations particulières faites par des spécialistes en ce qui concerne les perspectives et les défis liés à la gestion de la mobilité dans cette ville (ECE/AC.21/SC/2011/5-EUDHP1003944/7.1/SC9/5). Les conclusions de ce rapport avaient également été mentionnées parmi les propositions d'action présentées lors de l'atelier.

38. Le Comité directeur a remercié les hôtes et les organisateurs. Il a recommandé de poursuivre la «course de relais» et d'en renforcer les effets à long terme par la réalisation de projets de suivi concrets. Il s'agit notamment d'explorer plus avant la possibilité que des acteurs clefs investissent dans des infrastructures de transport.

39. Les États membres ont été invités à indiquer s'ils souhaitaient organiser de nouveaux ateliers relais. La Fédération de Russie s'est déclarée prête à accueillir à Moscou, au cours du premier semestre de 2012, un atelier mettant l'accent sur les questions d'ordre législatif, la planification des transports dans les grandes villes, la mobilité durable, le développement des transports publics et la planification urbaine. Comme la mise en œuvre de telles mesures se heurte généralement à des difficultés considérables en raison de la complexité des questions abordées et de la diversité des acteurs impliqués, la Fédération de Russie apprécierait de recevoir de la part d'autres pays européens des informations concernant les meilleures pratiques dans ce domaine.

40. Sur la base des quatre ateliers relais menés depuis 2009 et de l'expérience acquise, le secrétariat a tiré les enseignements suivants pour que l'organisation de tels ateliers soit couronnée de succès: a) il faut se concentrer sur quelques questions précises et sur les prescriptions nationales; b) il est nécessaire d'attirer l'attention des médias; c) les ateliers doivent être précédés d'une mission préparatoire d'experts techniques chargés de



commencer le travail pratique dans des domaines qui présentent de l'intérêt pour le pays hôte de l'atelier; et d) l'atelier doit être suivi d'activités complémentaires après deux ou trois ans.

41. Les représentants de l'Autriche et de la Norvège ont proposé d'apporter leur appui à l'atelier de Moscou.

### C. Partenariat du PPE-TSE

42. Comme l'avait demandé le Comité directeur à sa précédente session, et pour donner suite au but prioritaire n° 1 de la Déclaration d'Amsterdam, le Bureau et le secrétariat avaient élaboré une publication en faveur d'un partenariat qui s'appuie sur les résultats du Colloque 2010 du Programme paneuropéen et qui les développe. Cette publication intitulée: *Des emplois préservant l'environnement et la santé dans le secteur des transports* (document informel n° 3) a été rendue publique à la septième Conférence ministérielle «Un environnement pour l'Europe» qui s'est tenue à Astana en septembre 2011.

43. Le but de cette brochure était de lancer un partenariat du PPE-TSE qui réunisse des experts et des décideurs politiques venus des secteurs des transports, de l'environnement et de la santé afin d'élaborer une série de mesures et de projets conjoints destinés à stimuler le débat et à susciter une compréhension commune de ce que sont les emplois qui préservent l'environnement et la santé dans le secteur des transports; à échanger des expériences acquises en Europe et dans d'autres parties du monde en ce qui concerne les politiques et approches nouvelles en matière de création d'emplois préservant l'environnement et la santé dans le secteur des transports; à analyser les moyens de rendre plus verts les «emplois anciens» et de créer de «nouveaux emplois verts» dans le domaine des transports et de la mobilité; et à évaluer l'impact qualitatif et quantitatif de telles approches sur l'environnement, la santé, les transports et l'économie.

44. Pour approfondir le nouveau partenariat du PPE-TSE et atteindre les objectifs du but prioritaire n° 1 de la Déclaration d'Amsterdam, il sera nécessaire d'élaborer un plan de travail pour le projet, en tenant compte de ce qui a déjà accompli et en recherchant une forte synergie avec d'autres mécanismes du PPE-TSE, en particulier la «course de relais» et la série d'ateliers (voir le document informel n° 4).

45. Le secrétariat a présenté une liste des activités proposées et de coûts préliminaires. Le Comité a invité les pays à se joindre au partenariat et à soumettre des études de cas supplémentaires.

46. Le Comité directeur a examiné l'initiative de l'Autriche tendant à entreprendre un projet transfrontière sur la gestion de la mobilité durable et le tourisme le long du Danube (TRANSDANUBE), qui pourrait réunir tous les pays que traverse ce fleuve (Allemagne, Hongrie, Croatie, Serbie, Bulgarie, Roumanie, République de Moldova et Ukraine). TRANSDANUBE pourrait être une contribution au partenariat PPE-TSE, qui serait axée sur la promotion de la gestion de la mobilité durable, et répondrait à la stratégie de l'Union européenne (UE) pour la région du Danube.

47. À la demande du Bureau, le secrétariat avait entrepris de faciliter l'identification des mécanismes de financement en Europe pour les États membres intéressés par le PPE-TSE. Il a dans un premier temps élaboré un projet de guide de poche (document informel n° 7) concernant le travail en partenariat avec l'Union européenne, pour fournir aux États membres et aux autres partenaires du PPE-TSE des informations de base sur la manière de combiner leurs ressources économiques nationales avec les possibilités de financement offertes par l'Union européenne dans les trois secteurs du PPE-TSE. Ce guide mettait l'accent sur les instruments de financement de l'UE les plus en rapport avec le PPE-TSE,

ainsi que sur les possibilités offertes aux pays non membres de l'UE de participer aux projets.

48. Le Comité directeur a remercié le secrétariat de ces informations utiles et lui a demandé d'améliorer encore le guide de poche en y précisant les mécanismes de collaboration de l'UE ayant un rapport avec les objectifs du PPE-TSE.

49. Le secrétariat a présenté le nouvel outil d'évaluation de l'impact économique de la marche et du cyclisme sur la santé. Cet outil pourrait permettre de calculer la valeur économique des bienfaits pour la santé qui résultent de la baisse de la mortalité liée à la pratique régulière de la marche à pied et du cyclisme.

50. L'outil d'évaluation de l'impact économique de la marche et du cyclisme sur la santé a été lancé en mai 2011 au Forum international sur les transports de Leipzig, Allemagne. Il a reçu le Swiss public health award en 2010 ainsi que deux accessits dans le cadre de l'United Kingdom National Transport Awards et de l'ACT TravelWise Association Awards en 2011.

51. L'Autriche et la Norvège ont offert des contributions financière et en nature (expertise) au partenariat du PPE-TSE pour les emplois verts dans le secteur des transports.

## **V. Gestion du -TSE**

### **A. Suivi de la mise en œuvre**

52. À sa onzième réunion, le Bureau du PPE-TSE a demandé au Comité directeur de suivre les progrès réalisés à l'échelon national en vue d'atteindre les buts énoncés dans la Déclaration d'Amsterdam. Il a demandé au secrétariat d'élaborer un questionnaire à l'intention des États membres pour déterminer le niveau de mise en œuvre des mécanismes relevant du PPE-TSE et pour mieux cerner les besoins des États membres.

53. Le secrétariat a mené une enquête sur la base d'un questionnaire envoyé à tous les États membres afin de recueillir des données correspondant à leur propre évaluation qualitative de l'état de la mise en œuvre sur le plan national des buts énoncés dans la Déclaration d'Amsterdam. Treize pays ont répondu. Les résultats ont été présentés par le secrétariat et affichés sur le site du PPE-TSE.

54. Les renseignements reçus en réponse au questionnaire reflétaient dans une large mesure les points de vue et les expériences des pays qui se sont engagés activement dans la mise en œuvre du PPE-TSE, en particulier à travers les ateliers relais et les partenariats, ainsi que l'élaboration de plans d'action nationale pour les transports, la santé et l'environnement. Il en ressort que l'engagement direct et la participation au PPE-TSE apportent un plus aux États membres.

55. Le Comité directeur a convenu de la nécessité de mieux comprendre les expériences des pays qui n'ont pas répondu. Cela plaidait en faveur du rétablissement des coordonnateurs nationaux au sein des ministères concernés, ainsi que de l'analyse des défis, des limites et des obstacles que les pays non engagés ont perçus dans ce processus, afin de les identifier et de les traiter dans le cadre du programme de travail du PPE-TSE.

56. Les premiers résultats de ce questionnaire et l'expérience qu'il révèle ont été examinés par le Comité directeur, qui a donné des orientations pour la suite. Il pourrait être envisagé d'utiliser ce questionnaire pour rendre compte de la mise en œuvre du PPE-TSE en prévision de la quatrième Réunion de haut niveau en 2014.

## **B. Communication**

57. À la suite de l'adoption d'une stratégie de communication, à la huitième session du Comité directeur, le secrétariat a réalisé un «Dossier de promotion» à l'intention des coordonnateurs du PPE-TSE, pour les aider à mettre la stratégie en œuvre à l'échelon national (document informel n° 6). Les résultats escomptés étaient une meilleure visibilité et une identité plus clairement définie, capable de susciter un soutien accru de la part des États membres et des décideurs.

58. Les coordonnateurs du PPE-TSE ont constitué les principaux canaux et multiplicateurs d'information et de communication dans les pays. Ils ont été en mesure d'identifier et de mettre à profit les occasions de diffuser des informations et d'accroître la visibilité du PPE-TSE et de ses réalisations. Le Bureau et le secrétariat ont soutenu la mise en œuvre de la stratégie de communication du PPE-TSE.

59. Le secrétariat a présenté le «Dossier de promotion», qui a aidé les coordonnateurs dans leurs activités de communication. Le Comité directeur l'a adopté et l'a mis en ligne à la disposition de tous les coordonnateurs.

## **C. Programme de travail pour 2011-2012**

60. Un programme de travail détaillé du PPE-TSE pour 2011-2012 (ECE/AC.21/SC/2011/6-EUDHP1003944/7.1/SC9/6) avait déjà été examiné par le Bureau à sa quatorzième réunion tenue à Rome en juin 2011. Le Comité directeur a adopté son programme de travail pour la période 2011-2012, y compris le travail accompli au cours de l'année précédente ainsi que les projets et activités planifiés.

## **D. Questions financières**

61. Le secrétariat a informé le Comité directeur de l'utilisation des fonds en 2011 et donné un aperçu des dépenses prévues pour 2012 (ECE/AC.21/SC/2011/7-EUDHP1003944/7.1/SC9/7). Compte tenu des activités proposées, le Comité a étudié les moyens de mobiliser durablement des ressources supplémentaires pour assurer la mise en œuvre efficace du programme de travail du PPE-TSE.

62. Le Comité directeur s'est félicité de l'annonce par l'Autriche, la Norvège, la France et la Suisse de leur intention de continuer à financer les activités du PPE-TSE.

## **E. Renforcement des synergies avec des organisations et processus internationaux**

63. Le Comité a été informé des relations établies entre le PPE-TSE et les processus internationaux qui lui sont associés dans le but de renforcer les synergies, notamment dans le cadre de la première réunion du Conseil ministériel européen de l'environnement et de la santé (mai 2011, Paris), du Forum international des transports (mai 2011, Leipzig, (Allemagne)), de la septième Conférence ministérielle «Un environnement pour l'Europe» (septembre 2011, Astana) et du Groupe de travail européen Environnement et Santé (octobre 2011, Bled (Slovénie)).

64. Le Comité a discuté des moyens de renforcer la collaboration avec ces organisations et processus internationaux, comme avec d'autres, ainsi que de promouvoir le PPE-TSE comme modèle pour d'autres régions.

## VI. Prochaine réunion du Comité directeur

65. Le Comité directeur a décidé que sa dixième session aurait lieu le 15 novembre 2012 au siège de l'Organisation mondiale de la santé, à Genève. Elle sera précédée, le 14 novembre, du Colloque 2012 du PPE-TSE, qui mettra l'accent sur le but prioritaire n° 3<sup>2</sup>, de la Déclaration d'Amsterdam, et suivie d'une réunion du Bureau, le 16 novembre 2012.

---

<sup>2</sup> Le but prioritaire n° 3 adopté dans la Déclaration d'Amsterdam en janvier 2009 consiste à: «Réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit liés aux transports en soutenant une réorientation du parc de véhicules vers des véhicules à émissions faibles ou nulles et l'adoption de carburants utilisant des énergies renouvelables; en favorisant une réorientation vers des modes de transports propres, la mobilité recourant à l'électricité et la conduite écologique.».

## Annexe

### **Rapport de la quinzième réunion du Bureau du Comité directeur**

#### **I. Participation**

1. La réunion du Bureau du PPE-TSE s'est tenue le 18 novembre 2011 à Genève. Y ont participé: M. Robert Thaler (Autriche); M. Philippe Maler, M<sup>me</sup> Nadine Asconchilo, M<sup>me</sup> Marie Fiori et M<sup>me</sup> Colette Watellier (France); M<sup>me</sup> Nino Tkhillava (Géorgie); et M. Mihail Kochubovski (ex-République yougoslave de Macédoine). La réunion était présidée par M. Maler.

#### **II. Colloque du PPE-TSE**

2. Le Bureau a reconnu que le Colloque 2011 avait réuni des intervenants très compétents issus des gouvernements, du secteur privé et de la société civile et qu'il avait confirmé que de tels colloques apportent un plus au processus d'ensemble du PPE-TSE.

3. Un certain nombre de suggestions ont été faites pour améliorer la forme et le contenu du Colloque: consacrer plus de temps au Colloque lui-même; réduire le nombre des intervenants et ménager davantage de temps pour les débats, favoriser le dialogue entre les intervenants et recentrer les exposés sur le thème choisi. Le Bureau a en outre suggéré de faire plus d'efforts pour inviter au Colloque tous les organismes des Nations Unies basés à Genève qui sont concernés.

4. En vue du Colloque 2012, le Bureau a demandé au secrétariat d'établir une note de synthèse sur le but n° 3 de la Déclaration d'Amsterdam (réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit liés aux transports en soutenant une réorientation du parc de véhicules vers des véhicules à émissions faibles ou nulles et l'adoption de carburants utilisant des énergies renouvelables; en favorisant une réorientation vers des modes de transport propres, la mobilité recourant à l'électricité et la conduite écologique). Cette note devait aussi contenir une liste des intervenants proposés, établie avec le concours du Bureau et être disponible au printemps 2012.

5. Comme l'année 2012 marque le dixième anniversaire du PPE-TSE, le Bureau a chargé le secrétariat de proposer pour le Colloque un thème supplémentaire portant sur l'ensemble du PPE-TSE, ainsi que d'organiser une activité sociale, par exemple une réception, à la suite du Colloque.

#### **III. Préparatifs de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (2014)**

6. Afin de commencer à préparer la quatrième Réunion de haut niveau de 2014, le Bureau a proposé de tenir une réunion à Paris en mars 2012 pour préparer les thèmes, les questions à traiter, le programme et les documents principaux en prévision de la réunion du Bureau en juin 2012.

#### **IV. Partenariat du PPE-TSE**

7. Les membres français du Bureau ont proposé une nouvelle étude destinée à: a) revoir les dispositions applicables à la signalisation des pistes cyclables et des voies piétonnes; b) élaborer un recueil de bonnes pratiques; et c) élaborer des lignes directrices et une signalisation pour les cyclistes et les piétons dans des environnements urbains et interurbains.

8. Le Bureau a accueilli avec faveur la proposition française et il a recommandé d'avoir recours et de se référer à tous les règlements internationaux en vigueur dans le secteur des transports, y compris les Conventions de Vienne.

9. Le Bureau a chargé le secrétariat de mettre la dernière main au guide de poche sur les mécanismes de financement de l'UE susceptibles de concerner le PPE-TSE.

10. Le Bureau a débattu et convenu qu'il convenait d'abord de constituer un partenariat pour quantifier les perspectives offertes par les emplois préservant l'environnement et la santé dans un groupe de pays ainsi qu'en Europe.

#### **V. Suivi de la mise en œuvre**

11. Le Bureau a convenu que le questionnaire électronique expérimenté dans le cadre de la plus récente opération de suivi s'était avéré constituer une bonne base en vue du suivi régulier de la mise en œuvre du PPE-TSE. Il a été décidé de poursuivre l'évaluation sous sa forme actuelle afin de faire rapport à la quatrième Réunion de haut niveau en 2014.

12. Il a été relevé que les pays devraient faire part non seulement des bonnes pratiques et de l'expérience acquise, mais aussi des défis qu'ils doivent relever dans la mise en œuvre de transports respectueux de l'environnement et de la santé.

#### **VI. Communication**

13. Le Bureau a chargé le secrétariat d'étudier les possibilités de traduire le dossier de promotion en russe, en français et en allemand. Les États membres ont été invités à fournir des traductions à titre de contribution en nature au PPE-TSE. Outre le dossier de promotion, il convient d'envisager la production d'une affiche consacrée au PPE-TSE.

#### **VII. Lettres adressées aux ministres et contacts avec les centres de liaison**

14. Le Bureau a demandé au secrétariat d'écrire officiellement aux ministères des transports, de la santé et de l'environnement des pays membres de la région de la CEE et de l'OMS/Europe pour les informer de la tenue de la quatrième Réunion de haut niveau en 2014, de l'imminence du dixième anniversaire du PPE-TSE, des mécanismes d'établissement des rapports et du financement, en leur demandant aussi de nommer des coordonnateurs de chaque secteur le cas échéant.

#### **VIII. Ateliers relais du PPE-TSE**

15. Faisant le bilan de l'atelier relais du PPE-TSE tenu en 2011, le Bureau a proposé de continuer à mettre l'accent sur des questions locales plutôt que régionales. Il a été décidé qu'à chaque réunion du Comité directeur il serait fait rapport sur le dernier atelier relais et qu'un second rapport serait consacré à l'atelier précédent.

16. Le Bureau a examiné la proposition de la Fédération de Russie d'accueillir à Moscou un atelier mettant l'accent sur certaines questions législatives. Le Bureau a demandé au secrétariat d'écrire à la Fédération de Russie pour l'informer de la décision du Comité directeur d'appuyer l'organisation d'un tel atelier à Moscou.

17. Le Bureau a pris bonne note de l'intérêt préliminaire manifesté par le Kazakhstan pour l'organisation d'un atelier. Il a été décidé qu'au cas où un atelier serait organisé au Kazakhstan, il devrait porter exclusivement sur des questions concernant la sous-région de l'Asie centrale.

## **IX. Dates des prochaines réunions du Comité directeur et du Bureau**

18. Le Bureau a confirmé que la dixième session du Comité directeur aurait lieu le 15 novembre 2012 à l'Organisation mondiale de la santé, à Genève. Elle serait précédée, le 14 novembre 2012, par le Colloque 2012 du PPE-TSE et suivie, le 16 novembre 2012, par la réunion du Bureau. La prochaine réunion du Bureau devait se tenir les 7 et 8 juin 2012 à Copenhague. Le Bureau a également envisagé la possibilité de tenir une réunion spéciale à Paris pour préparer la prochaine Réunion de haut niveau.

---