

**Conseil économique et social**

Distr. générale
25 août 2011
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****Neuvième session**

Genève, 16 et 17 novembre 2011

Point 1 de l'ordre du jour provisoire

Colloque 2011 du Programme paneuropéen**Colloque 2011 du Programme paneuropéen****Document de réflexion établi par le secrétariat du Programme
paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement***Résumé*

À sa septième session, le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) est convenu qu'à partir de 2010 et en commençant à sa huitième session, il serait organisée une demi-journée de débats approfondis, 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 (ECE/AC.21/SC/2009/8-EUR/09/5088363/8, par. 46).

Conformément à cette décision, les thèmes de discussion doivent être alignés sur les quatre buts prioritaires adoptés par la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (janvier 2009, Amsterdam), un but énoncé dans la Déclaration d'Amsterdam étant examiné chaque année par le Colloque entre 2010 et 2013. Le Comité pourra 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.

Le Colloque 2011 du Programme paneuropéen consistera en une table ronde au cours de laquelle les intervenants partageront leur expérience et feront mieux connaître les questions couvertes par le but prioritaire 2 de la Déclaration d'Amsterdam, à savoir «gérer une mobilité viable et favoriser un système de transport plus efficient».

Les États membres, la société civile et les autres parties prenantes seront encouragés à prendre une part active au Colloque en intervenant, en participant aux débats et en proposant des recommandations. Un programme distinct pour la séance thématique sera distribué avant la réunion.

I. Déclaration d'Amsterdam: but prioritaire 2

1. La troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, tenue à Amsterdam en 2009, a adopté une Déclaration intitulée: «Relier les maillons de la chaîne: choix en matière de transports pour notre santé, l'environnement et la prospérité» (Déclaration d'Amsterdam) dans laquelle elle entend, par le biais de son but prioritaire 2, «gérer une mobilité viable et favoriser un système de transport plus efficient».

II. Questions qui seront examinées lors du Colloque 2011

2. À sa session de juin 2011, le Bureau du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) a estimé que les principaux défis dans ce domaine étaient liés à l'accroissement des besoins en termes de mobilité et d'accessibilité (y compris pour les enfants et les personnes âgées) compte tenu des préoccupations croissantes que suscite la durabilité, en particulier dans les villes.

3. Le Bureau a examiné les éventuelles questions liées au but prioritaire 2 que le Colloque 2011 pourrait aborder, dont:

a) La gestion de la mobilité durable (aspects clefs: perception, sécurité, coût abordable, accessibilité en milieu tant urbain que rural, différents groupes d'utilisateurs (par exemple enfants, personnes âgées, personnes handicapées), covoiturage plutôt que voiture particulière, bonne gouvernance, etc.);

b) La promotion de systèmes de transport efficaces (aspects clefs: technologies de l'information, systèmes de transport intelligents, qualité des systèmes de transport public (par exemple fiabilité, rapidité, déplacements fluides, etc.);

c) Les mesures d'encouragement des programmes de gestion de la mobilité pour les entreprises, les écoles, les activités de loisirs, les communautés et les villes (aspects clefs: tarification et incitations, déplacements pendulaires, transport urbain de marchandises, etc.);

d) La sensibilisation aux choix possibles en termes de mobilité en améliorant la coordination entre la gestion foncière et la planification des transports (aspects clefs: planification urbaine intelligente, souci de l'environnement et de la santé, etc.);

4. Le Bureau a décidé de mettre l'accent sur certains aspects concrets et importants de la gestion de la mobilité urbaine dans un contexte paneuropéen afin d'examiner des exemples précis avec des professionnels et des chefs d'entreprises, de stimuler les débats et de parvenir à des résultats tangibles auxquels il pourrait être donné suite dans le cadre du PPE-TSE.

5. Le Bureau a suggéré de tenir le Colloque 2011 sur le thème «Une mobilité urbaine partagée et innovante».

6. Dans ce cadre, le Colloque 2011 mettra en lumière les problèmes rencontrés et des exemples de réussite exemplaire dans la région paneuropéenne dans la recherche d'une mobilité urbaine durable et d'une amélioration de l'état de santé des individus. Le Colloque 2011 recensera les politiques intégrées en matière de transports, de santé et d'environnement qui garantissent une mobilité d'un coût abordable et accessible à tous les groupes de la société en utilisant – en complément ou à la place des infrastructures adaptées – des technologies intelligentes, une bonne gestion et des systèmes d'incitation qui offrent des solutions de mobilité rapides, économiques et flexibles aux villes de la région de la Commission économique pour l'Europe.

III. Synthèse du Colloque 2011 du PPE-TSE

7. Conformément à ces objectifs, il est prévu d'articuler les débats du Colloque 2011 autour des questions ci-après qui seront présentées par les orateurs invités.

Colloque 2011 du PPE-TSE

Une mobilité urbaine partagée et innovante

1. *Comment est-il possible de planifier et gérer les transports pour rendre les villes durables et agréables à vivre?*

«La durabilité» est la recherche du juste équilibre entre les objectifs sociaux, économiques, environnementaux et de santé. La «qualité de vie» recouvre des facteurs qui ont une incidence directe sur la vie des individus, tels que l'accès à des emplois satisfaisants, à des rues sûres, à des écoles de qualité et à des activités de loisirs et des commerces attrayants. À quelle forme de collaboration dans l'aménagement urbain et la planification des transports des zones devant bientôt être développées ou réhabilitées doivent recourir les gouvernements, les municipalités, les entreprises et la société civile pour atteindre ces objectifs ambitieux? Qu'est-ce qui fait changer les comportements et comment créer les conditions propices à cette évolution?

2. *Comment est-il possible d'offrir dans les villes des solutions de mobilité attrayantes, durables et bonnes pour la santé?*

La mobilité durable consiste précisément à offrir des solutions attrayantes. Comment les systèmes de transport urbain doivent-ils s'adapter pour améliorer les services et offrir des solutions durables et attrayantes de remplacement de la voiture particulière dans les agglomérations, en particulier pour se rendre au travail ou à l'école? Existe-t-il des solutions d'un coût abordable et à court terme? Qui devrait payer? Comment peut-on peser sur la volonté politique de prendre les mesures voulues? Comment peut-on faire évoluer dans un sens positif la façon dont la population perçoit ces nouvelles solutions?

3. *Comment est-il possible d'intégrer les transports publics dans un système de transport urbain sans rupture?*

Les systèmes de transport public (métro, trams, bus, etc.) doivent être conçus pour faire partie intégrante de la mobilité «porte à porte» assurée pour les activités professionnelles, les études, les courses et les loisirs. Comment est-il possible d'organiser les systèmes de transport public urbains et suburbains (fonctionnement et infrastructure) afin de limiter le plus possible les efforts et le temps nécessaires aux points de correspondance et de promouvoir le cyclisme et la marche?

4. *Comment est-il possible de rationaliser les déplacements pendulaires? Comment mettre en place des systèmes de mobilité performants pour ces déplacements?*

De nombreuses entreprises ont élaboré et adopté des plans de mobilité pour leurs employés qui encouragent effectivement l'utilisation des transports publics, les transports collectifs et le covoiturage, ainsi que la marche et le cyclisme pour les déplacements domicile-travail. Comment procéder pour y parvenir? Quel est le rôle des gouvernements et des villes dans la promotion de ces systèmes?

5. *Comment est-il possible de remédier aux inégalités en matière de mobilité?*

Les enfants, les personnes âgées, les autres groupes vulnérables du point de vue socioéconomique et les personnes à mobilité réduite ont les mêmes droits que les autres citoyens lorsqu'ils voyagent, mais ils ont besoin de solutions adaptées pour leurs déplacements et leur sécurité. Comment est-il possible d'atteindre cet objectif sans réduire l'efficacité globale des transports publics? Quelles sont les expériences de pédibus et de systèmes de transport à la demande?

6. *Comment les nouvelles technologies peuvent-elles contribuer à la mise en place de transports durables dans les villes?*

Les systèmes de transport durable doivent être sûrs, simples à utiliser, rapides et d'un coût abordable. Les technologies modernes rendent possibles une meilleure gestion, la sécurité, la flexibilité et la transparence dans le fonctionnement des transports publics et elles accroissent les capacités sans nécessiter de gros investissements dans les infrastructures et le matériel roulant. Elles permettent également d'offrir des solutions personnalisées aux groupes d'utilisateurs vulnérables qui ont besoin d'un transport individuel et en dehors des heures de pointe. Comment peut-on tirer parti du potentiel qu'offrent ces technologies? Que faut-il faire pour desservir de nouveaux usagers en utilisant les nouvelles technologies, y compris l'Internet?

IV. Organisation du Colloque 2011 du PPE-TSE

8. Le Colloque 2011 s'inscrira dans le cadre de la neuvième session du Comité directeur du PPE-TSE (16 et 17 novembre 2011). Il se tiendra le 16 novembre de 15 à 18 heures (trois heures seulement).

9. Comme pour le Colloque 2010, les débats du Colloque 2011 seront conduits par un animateur. L'allocution d'ouverture (d'une vingtaine de minutes) sera suivie d'une brève séance de questions-réponses, puis se tiendra une table ronde avec trois ou quatre intervenants (dix minutes de temps de parole chacun), qui sera suivie elle aussi d'une séance de questions-réponses, conduite par un animateur et réunissant tous les participants.

10. Le 17 novembre 2011, l'animateur présentera un résumé des débats tenus lors du Colloque avant la session du Comité directeur. Ce dernier 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.

11. Le programme de travail détaillé du Colloque 2011 du Programme paneuropéen, dans lequel figureront les noms des intervenants, sera communiqué en octobre 2011 et sera affiché sur le site Web du PPE-TSE (<http://live.unece.org/thepep/en/welcome.html>).
