

**Conseil économique et social**

Distr. générale
13 août 2009
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****Septième session**

Genève, 22-23 octobre 2009

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**Mécanismes de mise en œuvre du PPE-TSE et plan de travail:
propositions de projet et contraintes budgétaires (2009-2014)****Note du secrétariat****I. Introduction et mandat**

1. La troisième Réunion de haut niveau sur les transports, l'environnement et la santé (Amsterdam, 22 et 23 janvier 2009) a adopté la Déclaration d'Amsterdam, qui donne une perspective des travaux futurs à accomplir dans le cadre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) et encourage une approche intégrée de l'élaboration des politiques dans les trois secteurs. La Déclaration définit des activités pour la poursuite du PPE-TSE au cours de la période 2009-2014 et comporte un plan par étapes pour la réalisation de ses quatre buts prioritaires. En outre, elle prévoit trois mécanismes de mise en œuvre et fait mention des six grands domaines du prochain plan de travail visant à soutenir l'action nationale et la coopération internationale (ECE/AC.21/2009/2, annexe).

2. Conformément aux dispositions de la Déclaration d'Amsterdam, le secrétariat commun de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE) et du Bureau régional pour l'Europe de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) (OMS/Europe), avec l'appui et la contribution du Bureau, a élaboré le présent document, qui donne un aperçu des trois mécanismes de mise en œuvre et des sept propositions de projet détaillées, aux fins de leur examen et de leur adoption par le Comité directeur.

II. Mécanismes de mise en œuvre

3. Les trois mécanismes décrits ci-après ont été approuvés dans la Déclaration d'Amsterdam:

- a) Plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement;
- b) Les «cours de relais» du PPE-TSE;
- c) Les partenariats du PPE-TSE.

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

1. Portée et objet

4. 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. Ils pourraient être élaborés et mis en œuvre grâce à l'utilisation de mécanismes, de plans et de programmes existants dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement, via des processus nationaux englobant ces trois secteurs ou par l'élaboration de nouveaux plans. Les pays devraient concevoir des stratégies adaptées aux besoins de leurs citoyens et aux capacités de leurs administrations, en tenant compte des différentes situations socioéconomiques. Les plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement devraient tenir compte des incidences des transports sur la santé et l'environnement, accroître l'efficacité des transports, et fixer des objectifs et des calendriers de mise en œuvre.

2. Instruments et mécanismes

5. Il revient aux États membres d'élaborer les plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement ou des instruments stratégiques nationaux ou infranationaux analogues pour garantir l'intégration des questions d'environnement et de santé dans la planification des transports. Le PPE-TSE soutiendra les États membres dans l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation des plans nationaux de deux façons: a) par l'élaboration d'orientations et d'outils communs destinés à être diffusés par le biais de la «Boîte à outils» et du mécanisme d'échange d'informations du PPE-TSE; et b) par un appui offert sur demande visant à faciliter les initiatives nationales (par exemple, dans le cadre de dialogues et d'ateliers sur les politiques).

6. Plusieurs des cadres politiques existants peuvent fournir des enseignements importants:

a) Les plans d'action nationaux pour l'environnement et la santé sont des documents gouvernementaux qui traitent de problèmes de l'hygiène de l'environnement dans une optique globale et intersectorielle. Il a été décidé d'élaborer ces plans d'action nationaux dans toute l'Europe à Helsinki en 1994, lors de la deuxième Conférence européenne sur l'environnement et la santé, suite à la publication du Plan d'action pour l'hygiène de l'environnement en Europe. Presque tous les États membres européens de l'OMS ont élaboré des plans d'action nationaux pour l'environnement et la santé et commencé à les mettre en œuvre. Ces plans sont généralement mis au point par des experts nationaux, en collaboration avec des partenaires, notamment des experts professionnels et techniques, des autorités nationales, régionales et locales, et des organisations non gouvernementales (ONG). Les plans d'action nationaux existants pourraient être révisés ou mis à jour de manière à comporter un volet transports.

b) Les plans d'action pour l'environnement et la santé des enfants ont vu le jour lors de la quatrième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé de 2004, à l'occasion de laquelle les pays de l'OMS (Bureau régional pour l'Europe) se sont engagés à bâtir un avenir sain pour les enfants et à élaborer, pour 2007, des plans d'action nationaux

afin de protéger les enfants des risques posés par l'environnement et de leurs incidences sur leur santé. Les plans d'action pour l'environnement et la santé des enfants comprennent généralement les quatre objectifs prioritaires régionaux du Plan d'action pour l'environnement et la santé des enfants en Europe. Lorsqu'ils existent et sont adaptés aux priorités identifiées, les plans d'action pour l'environnement et la santé des enfants pourraient être examinés et révisés ou mis à jour de manière à compter un volet transports, et ainsi contribuer notamment à la réalisation des buts prioritaires régionaux 2 et 3¹.

c) Les études de performances en matière d'environnement et de santé sont fondées sur la méthodologie élaborée par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et la CEE pour les études de performance environnementale (EPE). Elles impliquent une évaluation de la situation environnementale et sanitaire d'un État membre, qui est effectuée par une équipe d'experts internationaux. Ils comprennent une évaluation de la situation environnementale et sanitaire, du cadre institutionnel, des cadres juridiques et de politique générale, ainsi que du degré et du fonctionnement structurel de la collaboration intersectorielle aux fins de la définition des priorités et des outils à mettre en place pour agir. La méthodologie pourrait être adaptée pour servir de base à l'élaboration de plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement, pour lesquels les pays souhaitent mener une analyse plus détaillée des principaux points forts, difficultés et opportunités du pays en matière de coordination des politiques en matière de transports, de santé et d'environnement.

3. Arrangements opérationnels

7. Même si la responsabilité de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement incombe aux États membres intéressés, des ressources seront nécessaires pour la mise au point de stratégies et d'outils communs et les États membres recevront une aide, au besoin.

B. Les «courses de relais» du PPE-TSE

1. Portée et objet

8. Les courses de relais du PPE-TSE s'inscrivent dans une nouvelle stratégie de communication et de mise en œuvre du programme. Outre le Mécanisme d'échange d'informations du PPE-TSE, il manquait aux activités déjà menées au titre du PPE-TSE un mécanisme spécifique de diffusion des connaissances et des bonnes pratiques dans la région. Les courses de relais visent à faire connaître les principales dispositions de la Déclaration d'Amsterdam dans chacun des pays et chacune des villes de la région. Chaque course de relais sera consacrée à un sujet ou thème, tiré des quatre buts prioritaires de la Déclaration (voir l'annexe, projet A). Les «bâtons» du sujet choisi seront transmis d'un pays à l'autre dans l'ensemble de la région paneuropéenne, afin d'assurer la diffusion du savoir-faire et des expériences.

9. Au terme des courses en 2014, l'expérience concrète acquise devrait constituer une base solide pour la réalisation d'un examen complet et la formulation d'orientations concernant les aspects techniques, juridiques, institutionnels, sociaux et politiques des

¹ Les quatre buts prioritaires régionaux du Plan d'action pour l'environnement et la santé des enfants en Europe sont les suivants: But prioritaire régional I: assurer l'accès à l'eau potable et un assainissement adéquat; But prioritaire régional II: assurer la protection contre les traumatismes et favoriser l'activité physique; But prioritaire régional III: garantir la non-pollution de l'air extérieur et intérieur; et But prioritaire régional IV: tendre vers des environnements dépourvus de produits chimiques. <http://www.euro.who.int/childhealthenv/policy/20020724>.

sujets retenus, lesquels pourraient être compilés et mis à disposition dans plusieurs langues des États membres de la CEE et de l'OMS/Europe, via la Boîte à outils et le Portail d'échange d'informations du PPE-TSE.

10. Les courses de relais inciteraient ainsi vivement à instaurer des échanges de connaissances et de politiques mises en œuvre au plan local, sous l'impulsion des autorités nationales. Elles encourageraient la coopération internationale par l'échange d'idées et de bonnes pratiques et favoriseraient la création de réseaux intersectoriels d'organisations, de représentants de la société civile et de particuliers, qui échangeraient des connaissances dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement.

2. Instruments et mécanismes

11. Les courses de relais seront lancées à l'occasion du premier atelier sur le thème de la pratique de la marche et du cyclisme dans de bonnes conditions de sécurité et de santé en milieu urbain, qui doit se tenir les 24 et 25 septembre 2009 à Pruhonice (Prague), en République tchèque. Le concept des courses de relais sera alors affiné et ajusté en fonction de l'expérience tirée de la première course. Il est prévu que ces courses soient organisées selon le déroulement suivant:

a) Un pays fait part de son intérêt pour l'organisation d'une nouvelle course ou la contribution à une course existante et propose d'organiser une manifestation, telle qu'un atelier ou une campagne d'information publique;

b) La course commence véritablement lorsqu'un État membre reçoit les connaissances et l'expérience qui lui arrivent avec le «bâton» d'un précédent État membre participant;

c) L'État membre participant organise les activités autour de l'étape du relais en fonction de ses besoins et de ses intérêts propres. Par exemple, il peut décider de la manière d'impliquer au mieux les autorités locales et régionales et choisir ou non de coopérer avec d'autres pays et/ou organisations internationales ou de solliciter leur appui;

d) Au terme de l'étape de la course de relais, le pays hôte présente les résultats (par exemple, des conclusions et des recommandations ou des propositions d'action à l'intention des décideurs) à d'autres pays intéressés, alimente la Boîte à outils et le Portail d'échange d'informations du PPE-TSE et transmet le «bâton» au pays suivant lors de l'atelier ou autre activité organisé postérieurement. Cette dernière étape marque le début d'un nouveau cycle pour la course de relais.

3. Arrangements opérationnels

12. Même s'il conviendra peut-être d'envisager d'autres arrangements opérationnels à l'issue de la première course de relais à Pruhonice, le concept constituera un élément clef d'une stratégie de communication future pour le PPE-TSE.

C. Le Partenariat du PPE-TSE

1. Portée et objet

13. Le Partenariat du PPE-TSE est destiné à servir de mécanisme d'appui et de financement principal du PPE-TSE aux fins de la promotion d'une démarche intégrée de l'élaboration des politiques dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement reposant sur la mise en place d'outils et de méthodes et sur le renforcement des capacités, par le biais de supports et de formations. Il devrait être créé comme un centre de consultation chargé de favoriser la mise en œuvre du PPE-TSE dans les pays membres de la CEE et du Bureau de l'OMS pour l'Europe, notamment par un

appui à l'élaboration, à la mise en œuvre et à l'évaluation des plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement.

2. Mandat

14. Conformément aux objectifs généraux décrits ci-dessus, le mandat du Partenariat du PPE-TSE impliquerait les principales fonctions suivantes:

- a) Renforcement des capacités et élaboration de directives, de méthodes et d'outils pour la coordination des politiques en matière de transports, de santé et d'environnement;
- b) Assistance technique aux niveaux national et infranational;
- c) Sensibilisation et coopération au niveau international;
- d) Échange et diffusion d'informations;
- e) Soutien du Comité directeur et du Bureau du PPE-TSE.

15. Les activités prévues au titre du Partenariat sont fondées sur celles qui sont exposées dans la Déclaration d'Amsterdam (ECE/AC.21/2009/2-EUR/09/5086385/2, annexe).

3. Arrangements opérationnels

16. Le partenariat du PPE-TSE devrait faciliter la mise en œuvre du programme de travail du PPE-TSE, promouvoir l'appropriation et la participation active de ses parties prenantes, en particulier les États membres, et augmenter également la visibilité du PPE-TSE. Les modalités du Partenariat du PPE-TSE seront examinées plus avant à l'occasion de la réunion informelle qui doit se tenir en Autriche, éventuellement en septembre 2009.

III. Propositions de projet

17. Le secrétariat a élaboré sept propositions de projet à réaliser dans les prochaines années (2009-2014), aux fins de leur examen et de leur adoption par le Comité directeur. Certains projets s'inscrivent dans la continuité des travaux déjà entrepris, l'accent étant désormais mis sur la mise en œuvre. D'autres sont fondés sur les décisions prises et les propositions faites lors de la troisième Réunion de haut niveau.

18. Les propositions de projet sont décrites en fonction des éléments suivants: a) objectifs du projet; b) résultats et effets escomptés; c) budget prévisionnel, et d) pays chef de file. Les projets sont regroupés d'après les deux mécanismes de mise en œuvre correspondants, les courses de relais et le Partenariat du PPE-TSE. Les principaux bénéficiaires des projets devraient être les autorités nationales et infranationales des États membres européens de la CEE et de l'OMS, avec une attention particulière pour les pays et autres parties prenantes d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale (EOCAC) et de l'Europe du Sud-Est.

1. Projets relatifs aux «courses de relais» du PPE-TSE

- a) Pratique de la marche et du cyclisme dans de bonnes conditions de sécurité et de santé en milieu urbain;
- b) Mise en œuvre des conseils concernant les conditions institutionnelles propices à l'intégration des politiques des transports, de la santé et de l'environnement.

2. Projets relatifs au Partenariat du PPE-TSE

- a) Élaboration de recommandations à l'intention des États membres concernant les plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement;
- b) Utilisation au niveau national de la Boîte à outils du Programme disponible sur le Portail d'échange d'informations du PPE-TSE;
- c) Évaluation économique des effets sur la santé de la pratique de la marche et du cyclisme;
- d) Centre de Partenariat du PPE-TSE pour le renforcement des capacités dans les domaines des transports, de l'environnement et de la santé;
- e) Initiative de vulgarisation ciblée du PPE-TSE-Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) sur le transport urbain durable dans la région de l'Europe de l'Est, de l'Asie centrale et du Caucase et de l'Europe du Sud-Est.

19. Le Comité directeur souhaitera peut-être examiner et approuver ces propositions de projet pour la soumission de financement par les pays, les organisations internationales et les ONG, éventuellement, en les hiérarchisant en fonction des besoins et de la disponibilité des ressources. L'exécution du projet dépendra des fonds disponibles. Le Comité souhaitera peut-être fournir des orientations au secrétariat concernant l'élaboration de nouveaux projets à réaliser dans le cadre du plan de travail du PPE-TSE

Annexe

Propositions de projet au titre des mécanismes de mise en œuvre

A. Projets relatifs aux courses de relais du PPE-TSE

1. Titre du projet: Pratique de la marche et du cyclisme dans de bonnes conditions de sécurité et de santé en milieu urbain

1. *Objectifs:* La proposition de projet consiste en une série d'ateliers de renforcement des capacités visant à permettre la diffusion de connaissances et de données d'expérience et l'échange de bonnes pratiques sur le transport urbain durable entre villes, axés essentiellement sur la pratique de la marche et du cyclisme dans de bonnes conditions de sécurité et de santé dans les villes. Cette série d'ateliers, qui fait partie des courses de relais du PPE-TSE, est destinée à encourager les décideurs à élaborer des stratégies ciblées et des mesures concrètes favorisant des modes de transport sains et respectueux de l'environnement, telles que les villes respectueuses des piétons et des cyclistes. Dans le cadre de tables rondes et de débats interactifs, les participants s'attacheront ensemble à identifier les problèmes et les besoins de l'ensemble de la région. Ils avanceront des stratégies et des politiques novatrices concernant la planification, le financement et l'évaluation économique, mais aussi les infrastructures, ainsi que les processus politiques et les réglementations nécessaires pour encourager la pratique de la marche et du vélo et promouvoir d'autres modes de transport sains et respectueux de l'environnement en tant que modes de déplacement urbain de plus en plus viables et attrayants.

2. *Résultats et effets escomptés:* Un premier atelier, destiné à lancer les courses de relais, se tiendra à Pruhonice, en République tchèque, les 24 et 25 septembre 2009. Il sera axé sur la pratique de la marche et du cyclisme dans de bonnes conditions de sécurité et de santé en milieu urbain. Un atelier ultérieur pourrait avoir lieu pour assurer le suivi des premières activités menées dans le cadre des courses de relais, faire passer les messages clés auprès d'autres villes et échanger les outils et les méthodes utiles pour la promotion des infrastructures et des activités de planification et de réglementation nécessaires pour le développement de modes de transport sains et respectueux de l'environnement. Une attention particulière sera accordée à l'échange de bonnes pratiques en matière de coopération entre les décideurs nationaux et les autorités municipales afin de garantir l'efficacité de l'action menée, au niveau local, en faveur de la marche et du cyclisme.

3. Le projet devrait avoir un impact sur les autorités nationales et municipales de la région, tout particulièrement dans les pays de l'EOCAC et de l'Europe du Sud-Est, grâce à la diffusion des connaissances et des données d'expérience pratiques tirées des solutions appliquées dans le domaine du transport urbain durable, notamment concernant la marche et le cyclisme, mais aussi d'autres modes de déplacement. Il devrait donner lieu à une approche coordonnée de l'élaboration des politiques dans les trois secteurs et faire mieux prendre conscience aux décideurs des avantages de la collaboration et des synergies et des gains d'efficacité résultant du déploiement d'efforts conjoints. Le projet pourrait permettre d'optimiser les liens avec d'autres parties prenantes qui sont favorables au développement de la marche, du cyclisme et d'autres modes de déplacement durables dans les villes.

4. *Budget prévisionnel:* 30 000 dollars des États-Unis par atelier.

5. *Pays chef de file*: Compte tenu de l'appui fourni par la République tchèque pour l'atelier de Pruhonice, le Comité directeur est invité à proposer un nouveau pays chef de file pour mener à bien ce projet.

2. Titre du projet: Mise en œuvre des conseils concernant les conditions institutionnelles propices à l'intégration des politiques des transports, de la santé et de l'environnement

6. *Objectives*: L'objectif de ce projet est de tirer parti des travaux antérieurs menés dans le cadre du PPE-TSE pour échanger des données d'expérience et des bonnes pratiques et aider les pays à mettre en place des moyens de communication efficaces et des stratégies de collaboration dans les trois secteurs. Le projet devrait également s'inscrire dans le mécanisme de mise en œuvre des courses de relais, en tant que deuxième sujet choisi pour faire l'objet d'un échange d'expériences et de bonnes pratiques entre villes.

7. *Résultats et effets escomptés*: Pour lancer cette deuxième course de relais, il a été programmé de tenir un atelier à Skopje, en novembre 2009, axé sur les approches novatrices des gouvernements pour traduire les préoccupations en matière de santé et d'environnement dans la politique des transports. Un atelier ultérieur pourrait s'appuyer sur les conclusions de l'atelier de Skopje et comprendre un module de formation, à l'intention des participants, à l'intégration des considérations sanitaires et environnementales dans les plans d'action nationaux pour les transports. Un tel module de formation pourrait être mis au point dans le cadre du Partenariat du PPE-TSE (voir le projet B ci-dessous).

8. Le projet devrait permettre de sensibiliser les autorités nationales et municipales, par la diffusion de connaissances et de données d'expérience, et aboutir à une approche coordonnée de l'élaboration des politiques dans les trois secteurs. Il pourrait en outre optimiser les liens avec d'autres processus internationaux, tels que les buts prioritaires régionaux 2 et 3 du Plan d'action pour l'environnement et la santé des enfants en Europe (voir la note de bas de page 1 ci-dessus), le processus relatif à l'environnement et à la santé et les activités relatives au transport urbain durable du PNUE.

9. *Budget prévisionnel*: 30 000 dollars des États-Unis par atelier.

10. *Pays chef de file*: Compte tenu de l'appui fourni par l'ex-République de Macédoine pour l'atelier de Skopje, le Comité directeur est invité à proposer un pays chef de file pour procéder au travail de suivi.

B. Projets relatifs au Partenariat du PPE-TSE

1. Titre du projet: Appui aux États membres pour l'élaboration, l'exécution et l'évaluation des plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement

11. *Objectifs*: Le projet vise à aider les États membres à élaborer, exécuter et évaluer les cadres politiques nationaux ou infranationaux pour réaliser les buts prioritaires de la Déclaration d'Amsterdam. Les plans d'action pourraient être élaborés et mis en œuvre grâce à l'utilisation de mécanismes, de plans et de programmes existants dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement, via des processus nationaux englobant ces trois secteurs ou dans le cadre de nouveaux cadres politiques.

12. *Résultats et effets escomptés*: Les orientations formulées en vue de l'élaboration de la stratégie la plus appropriée pour un État membre seront fondées sur une évaluation de la situation initiale du pays en matière de transports, d'environnement et de santé, notamment des cadres institutionnels et politiques existants. Les priorités et les nouvelles mesures d'intervention proposées devraient être définies et examinées dans le cadre d'ateliers ou de

forums politiques analogues. En fonction des résultats et les expériences acquises dans le cadre du projet, une série de mesures ou de recommandations pourraient être formulées, pour examen par les États membres. En outre, il pourrait être envisagé aux fins de la mise en œuvre des projets de mettre sur pied des modules d'enseignement, des mécanismes de formation des formateurs, des projets de jumelage ou de mettre au point un certificat PPE-TSE.

13. *Budget prévisionnel*: Appui à l'élaboration des plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement: 45 000 dollars des États-Unis (experts internationaux, frais de voyage, etc.) pour une évaluation de base pour un seul pays, plus 30 000 dollars des États-Unis pour un atelier final.

14. *Pays ou organisation chef de file*: OMS, pays participant au Partenariat du PPE-TSE et autres pays.

2. **Titre du projet: Intégration et utilisation au niveau national de la Boîte à outils du Programme disponible sur le Portail d'échange d'informations du PPE-TSE**

15. *Objectifs*: Le projet vise à soutenir les plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement et la coopération internationale (Partenariat PEP), en particulier dans les pays de l'EOCAC, sur la base des informations disponibles sur le Portail d'échange d'informations et dans la Boîte à outils du PPE-TSE.

16. *Résultats et effets escomptés*: Le Portail d'échange d'informations du PPE-TSE, géré en anglais et en russe, a été créé en 2006 comme un outil destiné à faciliter l'échange d'informations et de connaissances en vue de la coordination des politiques de transport, de santé et d'environnement. La Boîte à outils du PPE-TSE a été créée en 2008 pour aider les décideurs nationaux et les professionnels locaux à faire face aux problèmes de transport qui ont des répercussions sur la santé et l'environnement et à échanger de bonnes pratiques. À l'heure actuelle, le Portail d'échange d'informations du PPE-TSE renvoie à la Boîte à outils du PPE-TSE, qui se présente sous la forme d'un site indépendant.

17. La phase 1 du projet vise à rassembler – sur le fond et techniquement – les informations fournies sur les deux sites électroniques, afin de les actualiser et de les regrouper en anglais et, dans la mesure du possible, en russe. Parmi ces informations figurent des indicateurs et des messages clés à l'intention des décideurs, en particulier des pays de l'EOCAC, ainsi que des dossiers concrets et des travaux de recherche, des études de cas et de bonnes pratiques en matière de promotion de modes de transport sains et respectueux de l'environnement, couvrant plus d'une centaine de sujets.

18. Dans un deuxième temps (phase 2), le projet vise à élaborer des ensembles de supports susceptibles d'être utilisés par les décideurs, les professionnels et les ONG pour renforcer les capacités aux niveaux national et local. Les autorités nationales et les décideurs auront à leur disposition des dossiers d'information et des programmes d'action pour élaborer des plans d'action et des campagnes axés sur les besoins spécifiques des pays de l'EOCAC.

19. Dans un troisième temps (phase 3), le projet facilitera la préparation et l'organisation d'événements et d'ateliers nationaux dans les pays de l'EOCAC, en lien avec les plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement et le Partenariat du PPE-TSE. Cet appui devrait passer par la participation d'experts et de décideurs d'autres pays et d'autorités ayant des compétences techniques dans ces domaines.

20. *Budget prévisionnel*:

Phase 1: Janvier-juin 2010: 85 000 dollars des États-Unis (gestionnaire de contenu, expert des technologies de l'information et traduction);

Phase 2: Juillet-décembre 2010: Élaboration de dossiers d'information consacrés à des thèmes spécifiques 20 000-50 000 dollars des États-Unis chacun (personnel et matériel);

Phase 3: 2011-2013: Manifestations nationales dans les pays de l'EOCAC: 25 000-40 000 dollars des États-Unis par événement (matériel, logistique et transport).

21. *Pays chef de file*: Le Comité directeur est invité à proposer un pays chef de file.

3. Titre du projet: Évaluation économique des effets sur la santé des interventions dans le domaine des transports

22. *Objectifs*: Le projet devrait venir compléter les méthodologies précédemment élaborées pour quantifier les effets des transports sur la santé² et des avantages que la marche et le cyclisme présentent pour la santé³. Les méthodologies et les outils disponibles devraient être appliqués et testés dans des contextes différents dans l'ensemble de la région. Le projet vise à affiner et à perfectionner les lignes directrices et les outils.

23. *Résultats et effets escomptés*: Le projet englobe plusieurs activités possibles, qui sont destinées à être examinées par le Comité directeur, à savoir:

a) Approfondir l'élaboration d'un modèle détaillé pour conduire les évaluations des coûts sociaux qu'engendrent les systèmes de transport ayant un effet dissuasif sur la marche et le cyclisme (et donc faisant régresser l'activité physique régulière), en clarifiant les questions concernant le manque d'activité physique résultant des systèmes de transport qui entravent la pratique de la marche et du cyclisme dans le cadre des déplacements domicile-travail, le mode d'évaluation des coûts liés à la morbidité et la meilleure réponse à apporter aux autres expositions (en particulier la pollution atmosphérique et la circulation routière);

b) Perfectionner l'Economic Assessment Tool (HEAT) for cycling (Outil d'évaluation de l'impact économique du cyclisme sur la santé) et élaborer un module supplémentaire pour l'évaluation des économies de coûts liées à la morbidité;

c) Encourager, au niveau national ou infranational, les demandes formulées concernant les orientations portant sur les coûts de santé liés aux transports ou les lignes directrices et les outils relatifs à la quantification des avantages que présentent le cyclisme et la marche.

24. *Budget prévisionnel*: Activité a): 120 000 dollars des États-Unis; activité b): 120 000 dollars des États-Unis; activité c): 20 000 dollars des États-Unis par demande formulée. Seraient inclus dans les budgets prévisionnels pour les activités a) et b): l'examen des études consacrées aux stratégies et expériences disponibles, l'élaboration d'un projet de méthodologie destiné à être examiné dans le cadre d'un atelier international d'experts et la finalisation du projet, en collaboration étroite avec un groupe consultatif d'experts internationaux.

25. *Pays chef de file*: Le Comité directeur est invité à proposer un pays chef de file.

² Voir http://www.euro.who.int/transport/policy/20090115_2.

³ Voir http://www.euro.who.int/transport/policy/20070503_1, notamment la rubrique intitulée «Health Economic Assessment Tool (HEAT) for cycling»

4. Titre du projet: Centre de Partenariat du PPE-TSE pour le renforcement des capacités dans les domaines des transports, de l'environnement et de la santé

26. *Objectifs*: Soutenir l'action nationale, notamment l'élaboration, l'exécution et l'évaluation des plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement, par le renforcement des capacités et la formation, en utilisant pour ce faire différents mécanismes, comme par exemple les stages de formation interinstitutions et intersectoriels, les projets de jumelage, les «écoles d'été» à l'échelle régionale ou les cours de formation en ligne.

27. *Résultats et effets escomptés*: Le projet, destiné à être mis en œuvre dans le cadre du Partenariat du PPE-TSE, devrait permettre la mise au point de moyens et d'outils de formation souples pouvant satisfaire des besoins différents en matière de renforcement des capacités au niveau de l'élaboration des politiques nationales et infranationales et de l'administration, créant ainsi une masse critique de connaissances propre à faciliter l'élaboration et la mise en œuvre des plans d'action nationaux. Le projet devrait être mis en œuvre en collaboration étroite avec la Boîte à outils et les courses de relais du PPE-TSE.

28. *Budget prévisionnel*: Il devrait être établi au cas par cas, en fonction de l'ampleur des interventions de renforcement des capacités à mettre en œuvre.

29. *Pays chef de file*: Le Comité directeur est invité à proposer un pays chef de file.

5. Titre du projet: Initiative de vulgarisation ciblée du PPE-TSE-Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) sur le transport urbain durable dans la région de l'Europe du Sud-Est, de l'Europe de l'Est, du Caucase et de l'Asie centrale

30. *Objectifs*: La proposition de projet vise à mieux faire connaître, au niveau municipal et à travers des activités de communication, diverses options de transport durable rentables et à faible intensité carbonique. Ces activités peuvent prendre la forme de campagnes publiques ou de manifestations thématiques annuelles visant à mieux faire connaître les transports urbains durables (par exemple, promotion de l'utilisation des transports publics un jour donné, relayée par des messages publicitaires radiophoniques et/ou télévisés). Ces campagnes pourraient être organisées avec les municipalités, les transporteurs et les ONG dans le cadre de réseaux et de partenariats régionaux et sous-régionaux.

31. *Résultats et effets escomptés*: Le projet permettra de produire plusieurs produits finaux, notamment des supports et des outils destinés aux campagnes médiatiques (brochures et catalogues en faveur du transport urbain durable respectueux de l'environnement). Il devrait utiliser les ressources disponibles du PNUE, telles que des directives, les messages publicitaires télévisés en faveur des transports publics et les divers supports élaborés au titre du PPE-TSE. Un pays d'accueil pourrait être désigné et des accords signés entre villes pour organiser une manifestation thématique annuelle. Ces interventions pourraient être alignées sur d'autres activités pertinentes, telles que la Semaine européenne de la mobilité et la Journée sans voiture, afin de faire connaître des modes de vie durables reposant sur des choix individuels en matière de mobilité.

32. S'agissant de sa portée géographique, le projet concernerait les États membres de la CEE, en particulier les pays de l'EOCAC et de l'ESE. Le projet devrait avoir un impact sur les décideurs nationaux et municipaux en matière de développement des infrastructures à l'appui des solutions de transport durables. Le projet pourrait en outre optimiser les liens avec d'autres réseaux et partenariats régionaux et sous-régionaux, comme le Groupe de travail du transport durable de la Convention des Carpates, ainsi qu'avec d'autres organisations, telles que l'Union internationale des transports publics (UITP) et l'Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche (UNITAR).

33. *Budget prévisionnel*: L'objectif de financement pourrait se monter à 50 000 dollars des États-Unis par an.
 34. *Pays chef de file*: Le Comité directeur est invité à proposer un pays chef de file.
-