



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/AC.21/2006/4
EUR/06/THEPEPST/4
31 janvier 2006

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

(Quatrième session, 10 et 11 avril 2006,
point 4.A a) de l'ordre du jour)

**TRANSPORTS ET AMÉNAGEMENT URBAINS VIABLES DU POINT DE VUE
DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SANTÉ**

I. INTRODUCTION

1. Le présent document contient des renseignements préliminaires quant au fond, à l'organisation et au financement d'un atelier sous-régional sur les modes de déplacement urbain viables qui devrait se tenir à Tbilissi (Géorgie) du 18 au 20 octobre 2006.

2. Le Comité directeur est invité à donner avis et conseils au sujet des préparatifs de l'atelier.

3. L'atelier de Tbilissi fera suite aux deux ateliers précédents sur les transports urbains viables organisés entre 2003 et 2004 dans le cadre du PPE-TSE et il s'inscrit dans leur prolongement:

a) L'atelier sur le thème «Aménagement et transports urbains viables du point de vue de la santé et de l'environnement», qui s'est tenu à Nicosie (Chypre) du 16 au 18 novembre 2003, avait passé en revue et examiné, sur la base d'études de cas, les pratiques optimales pour intégrer les questions d'environnement et de santé dans les politiques des transports et de l'aménagement

urbains et les enseignements tirés de l'expérience¹. L'importance des risques que les transports font peser sur l'environnement et la santé dans les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale ainsi que dans ceux de l'Europe du Sud-Est y avait été soulignée, notamment, du fait de la croissance rapide des transports en voiture particulière dans les agglomérations. D'autre part, il était difficile à ces pays de lutter contre les effets indésirables de cette évolution du secteur des transports et de les surmonter en raison d'obstacles économiques, politiques et institutionnels. À sa deuxième session en mars 2004, le Comité directeur avait donc jugé important d'accorder davantage d'attention aux incidences des politiques des transports sur la santé et l'environnement dans les pays de l'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale et de réunir les secteurs concernés afin d'examiner les mesures à prendre.

b) Conformément aux décisions du Comité directeur, le secrétariat a collaboré étroitement avec la CEMT et la Fédération de Russie pour organiser un atelier à Moscou du 29 septembre au 1^{er} octobre 2004 sur la mise en œuvre des politiques visant à promouvoir des modes de déplacement urbain viables en Russie et dans les autres pays de la CEI². En s'attachant plus particulièrement aux expériences de la Russie et des pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale, les participants avaient examiné et partagé les enseignements tirés de l'application dans leur pays de stratégies visant à améliorer la mise en œuvre de politiques de transports urbains viables et à comprendre leurs conséquences sur l'environnement et la santé. La question du cadre institutionnel et réglementaire des systèmes de transports urbains et l'organisation et le financement des transports publics dans la région figuraient en bonne place à l'ordre du jour. Les principaux obstacles à la mise en œuvre de politiques de transports urbains viables avaient été résumés comme suit:

- Le degré de priorité accordé à la réduction des effets négatifs de l'utilisation des véhicules privés n'était pas suffisant;
- L'attention accordée à l'augmentation du taux de motorisation aux niveaux fédéral et régional n'était pas suffisante;
- On constatait un manque de coordination des politiques, des buts et des objectifs en matière de transport, d'aménagement urbain et de protection de l'environnement et de la santé aux niveaux fédéral et national;

¹ Voir le rapport de l'atelier de Chypre publié sous la cote ECE/AC.21/2004/4-EUR/04/5045236/4. Les documents de travail et des résumés d'étude de cas ainsi que les communications présentées peuvent être consultés sur le site Web du PPE-TSE à l'adresse suivante: http://unece.unog.ch/the-pep/en/workplan/urban/urban_docs.htm.

² Voir le rapport de l'atelier de Moscou publié sous la cote ECE/AC.21/2005/4-EUR/05/5046203/4 et le document de travail intitulé «Overview of the environmental and health effects of urban transport in the Russian Federation and the other countries in Eastern Europe, Caucasus and Central Asia» (ECE/AC.21/2005/5-EUR/05/5046203/5). Les documents de travail et les communications peuvent être consultés et téléchargés sur les sites Web du PPE-TSE et de la CEMT à l'adresse suivante: <http://www.oecd.org/cem/topics/urban/Moscow.htm>.

- Il n’y a pas suffisamment d’instruments (juridiques, administratifs, économiques) permettant d’assurer la viabilité des systèmes de transport;
- Les problèmes de sécurité de la circulation et d’environnement étaient considérés comme des questions purement techniques, indépendantes de la gestion des systèmes de transport;
- On constatait un défaut de coordination entre les différents niveaux de gouvernement et au niveau des pouvoirs locaux; ce défaut apparaissait également en ce qui concerne les objectifs et les actions à mener pour améliorer la viabilité des transports urbains.

4. À en juger par l’écho rencontré par l’atelier, aussi bien pendant qu’après sa tenue (notamment auprès des autorités locales), la rencontre a été une étape importante pour l’échange d’informations et la promotion d’un dialogue constructif entre les différents niveaux de l’administration (par exemple, au niveau fédéral et à celui des États, des régions et des municipalités), et entre les différents domaines de compétence et secteurs (y compris la santé et l’environnement). L’atelier a constitué un exemple remarquable de collaboration plus étroite entre les parties prenantes et a contribué à sensibiliser la population aux effets des transports sur la santé en Fédération de Russie et dans les pays d’Europe orientale, du Caucase et d’Asie centrale.

II. DÉCISIONS DU COMITÉ DIRECTEUR DU PPE-TSE ET DE SON BUREAU

5. Vu le succès rencontré par l’atelier de Moscou, les délégations de l’ex-République de Macédoine, de la Géorgie et de la République de Moldova ont dit souhaiter accueillir d’autres ateliers sur des aspects des transports urbains liés à l’environnement et à la santé qui les concernent et intéressent aussi leurs voisins. Elles ont proposé que de tels ateliers soient principalement axés, notamment, sur le renforcement des capacités des administrations nationales pour appliquer effectivement des politiques des transports urbains viables, notamment à l’échelon municipal, sur l’amélioration de la coopération entre les secteurs et les parties prenantes et sur les moyens d’évaluation des effets des transports sur la santé et de leurs coûts. À sa troisième session, les 11 et 12 avril 2005, le Comité s’est félicité de ces initiatives et a encouragé la poursuite des travaux, en s’inspirant des recommandations de l’atelier de Moscou, notamment sur les transports urbains viables dans les pays d’Europe orientale, du Caucase et d’Asie centrale, qui constituent l’un des principaux domaines prioritaires du PPE-TSE.

6. Suite aux entretiens que le secrétariat a eus avec les délégations des trois pays après la quatrième session du PPE-TSE, il est apparu que la Géorgie serait en mesure d’accueillir le premier de ces ateliers et d’y associer les autres pays du Caucase du Sud, l’Arménie et l’Azerbaïdjan.

7. L’organisation de l’atelier de Tbilissi sera rendue possible grâce à la contribution financière de la Suisse ainsi qu’à celle annoncée par les Pays-Bas (à confirmer) pour le renforcement des capacités des pays de l’Europe orientale, du Caucase et d’Asie centrale dans le domaine des transports urbains viables. En outre, le Bureau régional pour l’Europe de l’OMS a également prévu d’apporter son concours financier. Les contributions financières annoncées

permettront également la rédaction par un consultant d'un document de référence approfondi sur la problématique des transports urbains viables dans cette partie de la CEE. Une première estimation des coûts de l'atelier établie par la délégation géorgienne est reproduite en annexe au présent document.

8. À sa réunion de décembre 2005, le Bureau a examiné les préparatifs de l'atelier de Tbilissi. Il a jugé essentielles la participation d'experts locaux ainsi que la contribution d'experts «occidentaux» pour bien préparer l'atelier et la documentation connexe. Il a insisté en particulier sur l'importance d'associer le secteur des transports à l'atelier afin que les politiques des transports tiennent compte le plus possible de ses résultats. Le Bureau a également souligné qu'il importait d'analyser les questions concernant les transports urbains dans la région et d'en rendre compte, notamment à l'intention des participants à la Réunion de haut niveau en 2007. Enfin, il a jugé important que l'atelier de Tbilissi soit suivi d'autres ateliers sous-régionaux axés sur des questions particulières relatives aux transports urbains qui intéressent les pays d'Europe orientale (Biélorus, République de Moldova et Ukraine) ainsi que les républiques d'Asie centrale.

9. Pour continuer, le Bureau a invité le secrétariat à examiner, avec les homologues géorgiens et les donateurs, les thèmes principaux et les prévisions de dépenses entérinées par l'atelier. Afin d'optimiser les synergies avec les autres activités pertinentes mises en œuvre au titre du PPE-TSE, il est convenu que l'atelier pourrait comprendre deux parties. La seconde porterait sur l'évaluation des impacts sanitaires et environnementaux des transports urbains dans la sous-région, en synergie avec le suivi du projet du PPE-TSE sur les effets des transports et leurs coûts³.

10. On trouvera dans les paragraphes ci-après les propositions initiales de la délégation géorgienne concernant les questions de fond à traiter à l'atelier et, en annexe, une première prévision des dépenses nécessitées par son organisation et pour l'établissement des documents de travail.

III. PRINCIPAUX THÈMES À ABORDER À L'ATELIER SUR LES TRANSPORTS URBAINS VIABLES – Tbilissi (Géorgie), 18-20 octobre 2006

11. D'un point de vue général, l'atelier devrait être axé sur l'élaboration et l'application effective de mesures visant à encourager des transports et des modes d'aménagement urbains qui favorisent des conditions de vie viables et saines dans les grandes villes et les agglomérations de la région, en vue de réduire les embouteillages, les accidents et les effets des transports sur la santé et l'environnement, en particulier la pollution atmosphérique et le bruit. Si à l'échelon local, la responsabilité des politiques et de l'action incombe en premier lieu aux villes, il serait nécessaire d'envisager les problèmes urbains dans une perspective globale et intégrée, ce qui suppose de définir des modalités d'action et des politiques d'incitation appropriées aux échelons régional, national et international.

³ Voir le document ECE/AC.21/2006/5-EUR/06/THEPEPST/5 intitulé «Impact des transports sur la santé, en particulier celle des enfants, et coûts et avantages de cet impact.».

12. Parmi les diverses mesures envisagées, on peut citer:

- Des cadres législatifs et décisionnels;
- Des moyens d'intervention et techniques de gestion de la demande, notamment instruments économiques;
- L'information, la participation du public et l'éducation pour développer la sensibilisation aux effets de la circulation urbaine sur la santé;
- Des arrangements institutionnels;
- Des outils d'évaluation des effets des transports sur l'environnement et la santé.

13. L'atelier s'intéresserait notamment au développement des transports publics dans les zones urbaines ainsi que, chaque fois que possible, au renforcement des avantages tirés de l'exercice physique grâce à la promotion de la marche et du cyclisme.

14. En outre, vu les difficultés rencontrées par de nombreux pays de la région, l'atelier accorderait une attention particulière aux problèmes de coordination institutionnelle et d'intégration des politiques. Il devrait aussi chercher à améliorer la coordination et la collaboration entre les différentes administrations chargées de concevoir et d'exécuter les mesures applicables aux transports, à l'aménagement du territoire, à l'environnement et à la santé. En particulier, il devrait se pencher sur les obstacles à la participation active des secteurs de l'environnement et de la santé aux processus décisionnels concernant les transports urbains et sur les moyens de la renforcer. La coordination et la collaboration avec les autorités locales pour mettre au mieux en œuvre des politiques de transport durables sont également jugées essentielles. À ce propos, il sera fait état des conclusions du projet sur les arrangements institutionnels pour l'intégration des politiques⁴ qui seront complétés.

15. Les documents de travail de l'atelier fourniraient des données factuelles sur les transports urbains dans la région, leurs effets sur l'environnement et la santé, les obstacles à la mise en place de modes de transport plus viables dans les zones urbaines et les solutions possibles. Le document serait élaboré en recourant à des services de consultant et des compétences spécialisées au niveau local. Il contribuerait à sensibiliser aux enjeux nationaux et locaux. Il constituerait également un document de référence pour les débats de la Réunion de haut niveau de 2007 sur les transports, l'environnement et la santé relatifs aux problèmes de la région.

16. L'atelier devrait permettre un échange d'informations et de données d'expérience entre les pays, notamment ceux d'Europe centrale et orientale qui viennent d'adhérer à l'UE. Il devrait également déboucher sur des recommandations de mesures concertées à adopter aux niveaux national et local.

⁴ ECE/AC.21/2006/7-EUR/06/THEPEPST/7, voir également le site Web du PPE-TSE pour les communications et les documents de travail relatifs à l'atelier sur les arrangements institutionnels pour l'intégration des politiques, tenu les 23 et 24 janvier 2006 à Berlin.

17. L'atelier contribuerait en outre à l'élaboration du «nécessaire» à l'intention des décideurs en matière de transports, d'environnement et de santé, en fournissant des informations grâce auxquelles il pourra mieux répondre aux besoins des pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale ainsi que d'Europe du Sud-Est et en présentant une étude de cas nationale. Toutes les informations en rapport avec l'atelier pourront aussi être consultées par l'intermédiaire du mécanisme d'échange.

IV. ACTIONS FUTURES

18. Les discussions se poursuivront avec les homologues en Géorgie et dans les autres pays intéressés, en consultation avec les donateurs et le Bureau, en vue d'élaborer un programme préliminaire ainsi que l'organisation de l'atelier.

19. C'est le Ministère géorgien de l'environnement qui sera principalement chargé de coordonner les préparatifs de l'organisation avec les deux autres secteurs ainsi qu'avec les autorités nationales et locales compétentes en Arménie et en Azerbaïdjan. Le secrétariat facilitera les travaux et assurera leur coordination globale.

Annexe

**Prévision préliminaire des dépenses entraînées
 par l'atelier de Tbilissi, 18-20 octobre 2006***

	Poste	Dépenses en dollars des États Unis
1.	Locaux pour 30 participants	250 dollars par jour (3 jours) 750
2.	Frais de voyage et de séjour des participants de l'UE et des pays candidats	Pris en charge par les participants
3.	Frais de voyage des participants des pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale	15 participants (environ 500 dollars chacun) 7 500
4.	Hébergement des participants des pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale	15 participants Hôtels: 80 à 100 dollars la nuit Résidences: 60 à 80 dollars la nuit (3 jours à 60-100 dollars la nuit) Environ 1 200 dollars par jour 4 nuits 4 800
5.	Indemnité journalière de subsistance des participants des pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale	15 participants (3 jours à 40 dollars) 1 800
6.	Interprétation simultanée (anglais-russe)	3 jours à 500 dollars 1 500
7.	Matériel (microphones, écouteurs, etc.)	350 dollars par jour 1 050
8.	Repas	Pause café: 3 dollars par personne x 5 x 30 = 450 dollars Déjeuner: 10 dollars par personne x 3 x 30 = 900 dollars Dîner: 17 dollars x 30 personnes = 510 dollars 1 860
9.	Navette	350

* Cette prévision ayant été établie pour 30 participants, elle pourra être révisée si ce nombre devait être modifié.

	Poste	Dépenses en dollars des États Unis
10.	Secrétariat	5 personnes – 200 dollars par personne – 1 000 dollars frais de voyage et de communication – 250 dollars 1 250
11.	Excursion	200
12.	Articles de papeterie (dépliants, insignes, papier, etc.)	200
13.	Divers	500
	Frais de consultant pour l'élaboration du document de référence	10 000
	Frais de voyage et indemnité journalière de subsistance du secrétariat de la CEE et du Bureau régional pour l'Europe de l'OMS (2 personnes)	4 000
	TOTAL	35 760
