



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/AC.21/SC/2007/5  
EUR/07/5068055/5  
8 février 2007

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

Cinquième session  
Genève, 16 et 17 avril 2007  
Point 5 a) ii) de l'ordre du jour provisoire

**MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME DE TRAVAIL DU COMITÉ**

**Rapports sur l'état d'avancement des activités en cours  
et nouveaux travaux proposés**

**Transports et modes d'aménagement urbains viables**

Rapport du secrétariat

1. À sa quatrième session (10 et 11 avril 2006), le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) a décidé des activités à mener pour mettre en œuvre son programme de travail dans le domaine des transports urbains<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Voir le rapport de la quatrième session du Comité directeur du PPE-TSE (ECE/AC.21/2006/10-EUR/06/THE PEP/10) et le document de référence (ECE/AC.21/2006/4-EUR/06/THE PEP/4).

2. Le Comité directeur a, en particulier, demandé au secrétariat du PPE-TSE (dénommé ci-après «le secrétariat») de faciliter l'organisation, en Géorgie, d'un atelier sur les transports et les modes d'aménagement urbains viables, pour:

a) Faire mieux comprendre les risques que les modes de transport urbain actuels présentent pour la santé et l'environnement en Géorgie et dans les autres pays du sud du Caucase, l'Arménie et l'Azerbaïdjan;

b) Échanger des informations sur les bonnes pratiques et renforcer les capacités des administrations nationales et locales en vue d'améliorer la coopération entre les secteurs concernés et les différents échelons de l'État; promouvoir des modes de transport urbain plus viables, notamment les transports collectifs; et évaluer les effets des transports urbains sur la santé et l'environnement;

c) Formuler des recommandations à l'intention des administrations nationales et locales de la sous-région du sud du Caucase.

3. Le présent rapport, établi par le secrétariat en concertation avec la délégation géorgienne, récapitule les questions clefs qui ont été débattues lors de l'atelier organisé à Tbilissi du 18 au 20 octobre 2006, ainsi que les principales conclusions et recommandations issues des débats<sup>2</sup>. Compte tenu des résultats de l'atelier et des recommandations du Bureau, le rapport présente également des propositions relatives aux activités que le PPE-TSE pourrait mener dans le domaine des transports urbains viables.

4. Le Comité directeur est invité à examiner les conclusions et les recommandations de l'atelier, et à prendre une décision sur les activités complémentaires de promotion de modes de transport urbains viables qu'il souhaitera peut-être entreprendre et financer dans les pays de l'EOCAC<sup>3</sup> et de l'Europe du Sud-Est<sup>4</sup>.

5. La troisième journée de l'atelier a été consacrée aux évaluations de l'impact des transports sur la santé et l'environnement, à titre de contribution à l'élaboration de la «panoplie» de moyens d'action dans le domaine des transports, de la santé et de l'environnement dans le cadre du PPE-TSE. Pour les résultats et les propositions de suivi ayant trait à ce thème, le Comité directeur est invité à se reporter au document ECE/AC.21/SC/2007/6-EUR/07/5068055/6.

---

<sup>2</sup> Les exposés, dont la liste est donnée dans l'annexe I, et les documents de référence correspondants peuvent être consultés à l'adresse suivante:

[http://www.thepep.org/en/workplan/urban/urban\\_docs.htm#Tbilisi](http://www.thepep.org/en/workplan/urban/urban_docs.htm#Tbilisi).

<sup>3</sup> Europe orientale, Caucase et Asie centrale (Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Fédération de Russie, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Moldova, Ouzbékistan, Tadjikistan, Turkménistan et Ukraine).

<sup>4</sup> Albanie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, ex-République yougoslave de Macédoine, Monténégro et Serbie.

## **I. ATELIER SUR LES TRANSPORTS ET LES MODES D'AMÉNAGEMENT URBAINS VIABLES (18-20 octobre 2006, Tbilissi)**

### **A. Généralités**

6. L'atelier de Tbilissi fait suite aux deux ateliers précédents sur les transports urbains viables organisés, dans le cadre du PPE-TSE, l'un à Nicosie en 2003<sup>5</sup> et l'autre, en association avec la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), à Moscou en 2004<sup>6</sup>.

7. Dans le prolongement de l'atelier de Moscou, la délégation géorgienne a proposé d'accueillir un atelier similaire sur des aspects des transports urbains intéressant son propre pays et les pays voisins. À sa troisième session, le Comité directeur s'est félicité d'une telle initiative et a invité le secrétariat à chercher des donateurs susceptibles de financer l'atelier et d'aider la Géorgie à l'organiser.

8. En 2006, les Gouvernements néerlandais et suisse ont offert de financer l'atelier. L'Allemagne a apporté une contribution en nature.

9. C'est le Ministère géorgien de la protection de l'environnement et des ressources naturelles qui a été principalement chargé de coordonner les préparatifs de l'atelier en Géorgie de concert avec les partenaires et parties prenantes, qui influent sur les transports urbains et la viabilité de ce secteur aux échelons national et municipal, à savoir: le Ministère géorgien du travail, de la santé et des affaires sociales, le Ministère géorgien des affaires intérieures, la Commission nationale géorgienne de régulation des transports et la municipalité de Tbilissi.

10. Le secrétariat du PPE-TSE a apporté son appui à l'ensemble des travaux préparatoires de fond et aux dispositions pratiques à prendre en vue de l'atelier.

### **B. Principaux résultats de l'atelier**

#### **Impulsion donnée à la constitution de réseaux et à la collaboration intersectorielle**

11. L'atelier a rassemblé 70 responsables de l'aménagement du territoire et représentants des secteurs des transports, de l'environnement et de la santé appartenant aux administrations nationales et municipales de la Géorgie, de l'Arménie et de l'Azerbaïdjan ainsi que d'autres pays membres de la CEE et de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)/Europe. La CEMT, le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD), le Centre régional pour l'environnement CRE-Caucase et diverses organisations non gouvernementales (ONG) locales étaient également représentés.

---

<sup>5</sup> Voir le rapport correspondant (document [ECE/AC.21/2004/4-EUR/04/5045236/4](#)).

<sup>6</sup> Voir le rapport correspondant (document [ECE/AC.21/2005/4-EUR/05/5046203/4](#)) et <http://www.cemt.org/topics/urban/Moscow.htm> pour les documents pertinents, notamment celui intitulé «Overview of the environment and health effects of urban transport in the Russian Federation and in the other EECCA countries» établi par le PPE-TSE.

12. Les participants se sont félicités de l'occasion singulière qui leur était offerte de rencontrer des représentants d'autres secteurs, pays et organisations internationales pour échanger des données d'expérience et des connaissances tant pendant qu'après l'atelier. Celui-ci a donné une impulsion des plus utiles à la constitution de réseaux et à la collaboration entre les différentes parties intéressées.

13. En outre, il a été constaté que la dimension internationale de l'atelier et son suivi pouvaient, dans les pays concernés, appeler l'attention des responsables de haut niveau sur l'importance d'une gestion plus durable des transports urbains et sur la nécessité d'une intégration intersectorielle pour y parvenir. Les recommandations de l'atelier ont été considérées comme des références utiles à présenter aux responsables de l'élaboration des politiques afin de susciter la création des structures et cadres politiques, juridiques et administratifs nécessaires aux activités associant différents secteurs et échelons de l'État.

### **Aperçu des enjeux**

14. L'atelier a permis de se faire une idée précise de l'évolution des transports dans les grandes agglomérations de Géorgie, d'Arménie et d'Azerbaïdjan et de leurs incidences sur la santé et l'environnement des populations urbaines. Les trois pays avaient établi des rapports de fond soulignant les principaux enjeux et proposant des mesures concrètes pour améliorer la situation. La CEE et l'OMS ont coordonné les informations sectorielles fournies en Géorgie, tandis que le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) a supervisé l'élaboration du rapport de l'Arménie. Les rapports de pays devaient également servir de documents de référence pour les responsables locaux de l'élaboration des politiques et pour l'information auprès du public<sup>7</sup>.

15. Outre ces rapports de fond, une enquête a été réalisée par une ONG géorgienne (Partenariat pour l'amélioration de la gouvernance locale) pour mettre en évidence le degré de sensibilisation, les préférences et les opinions des citoyens de Tbilissi en matière de déplacements urbains. Le PNUE a établi, en collaboration avec le secrétariat, un modèle de questionnaire que l'ONG a ensuite adapté au contexte local. L'enquête a été menée auprès de 800 personnes. Ses résultats, présentés à l'atelier, ont montré qu'actuellement, les habitants de Tbilissi ne sont guère encouragés à délaissier leur voiture personnelle pour leurs déplacements en ville, notamment faute de formules de transport collectif attrayantes, conviviales et efficaces. L'enquête a également révélé la méconnaissance des conséquences des modes de déplacement actuels pour la santé et l'environnement parmi les citoyens.

16. L'atelier a montré que les pays du sud du Caucase rencontraient dans une large mesure des difficultés analogues. Les villes continuent de croître, et l'expansion constante des transports de voyageurs et de marchandises dans les villes compromet de plus en plus la santé et la qualité de vie des populations urbaines, porte atteinte à l'environnement en raison de la piètre qualité de l'air et entraîne une augmentation du nombre d'accidentés de la route, des nuisances sonores et

---

<sup>7</sup> Les rapports de fond de la Géorgie et de l'Azerbaïdjan (en russe et en anglais) et les exposés présentés par les trois pays peuvent être consultés à l'adresse suivante:  
[http://www.thepep.org/en/workplan/urban/urban\\_docs.htm#Tbilisi](http://www.thepep.org/en/workplan/urban/urban_docs.htm#Tbilisi).

des engorgements de la circulation, la disparition des espaces verts et la dégradation des édifices et monuments historiques.

17. Le manque de coordination des politiques et des décisions d'investissement dans les transports et l'aménagement de l'espace contribue au développement non viable des zones urbaines, qui s'accompagne d'une expansion tentaculaire des villes et du remplacement des infrastructures et services de transport public par de nouvelles voies de circulation et zones de stationnement visant à satisfaire les exigences des utilisateurs de voitures particulières. Les investissements dans l'infrastructure routière stimulent à leur tour l'utilisation de la route, ce qui aggrave les encombrements, rend les transports collectifs moins compétitifs et multiplie les risques pour l'environnement et la santé.

18. Différents obstacles d'ordre juridique, administratif et économique à des transports urbains durables, économiquement viables et socialement équitables ont été recensés lors de l'atelier:

a) Coopération et coordination insuffisantes en matière de politiques entre les secteurs concernés (transports, aménagement urbain, environnement et santé) et entre les différents échelons de l'État; absence de structures institutionnelles permanentes et d'une base juridique facilitant la coopération intersectorielle;

b) Carences de la législation visant à réduire les effets des transports sur l'environnement et la santé (normes applicables aux véhicules et aux carburants, règlements relatifs à la sécurité routière, instruments économiques, etc.) et manque de moyens permettant de la faire appliquer;

c) Absence de données fiables et comparables sur la pollution atmosphérique liée aux transports, les nuisances sonores, les accidents et la qualité des carburants;

d) Inefficacité de la surveillance et de l'évaluation de la pollution et des autres effets des transports sur l'environnement et la santé;

e) Mauvais état et vétusté des véhicules; insuffisances du système de contrôle des émissions de véhicules; absence de régime d'inspection obligatoire et efficace; problèmes de comportements au volant ou d'aptitude à la conduite automobile;

f) Faiblesse du réseau de transports publics; insuffisance des ressources des municipalités pour financer l'entretien et l'amélioration du parc de véhicules, de l'infrastructure et des services, d'où une diminution continue de la compétitivité des transports publics sur les plans qualitatif et quantitatif par rapport aux transports privés;

g) Insuffisance du contrôle et de la réglementation applicables aux services de transport privés (minibus, par exemple), apparus dans de nombreuses villes des pays de l'EOCAC pour pallier les déficiences des services de transport de voyageurs;

h) Inefficacité de la gestion des transports et des aspects techniques de la circulation en général;

i) Mauvais état de la voirie;

j) Faible degré de priorité accordé par les autorités à la réduction des effets néfastes des transports pour l'environnement et la santé;

k) Méconnaissance par le public des problèmes de santé liés aux transports urbains; manque de concertation et participation insuffisante du public et des autres parties prenantes à la prise de décisions; et

l) Inexistence d'un plan de gestion de la demande de transport à la fois global et tourné vers l'avenir.

### **Orientations et expérience pratique concernant les outils disponibles**

19. Au cours de la deuxième partie de l'atelier, les experts internationaux invités ont fourni des orientations détaillées pour l'application concrète d'un certain nombre de moyens d'action permettant de promouvoir l'intégration des politiques et de remédier aux difficultés recensées en matière de transports urbains. Les mesures envisagées étaient les suivantes:

- a) Arrangements institutionnels pour améliorer la coordination des politiques;
- b) Tarification et mesures fiscales propres à limiter l'utilisation des véhicules particuliers en zone urbaine;
- c) Organisation et financement des transports publics;
- d) Aménagement urbain axé sur des modes de déplacement plus viables;
- e) Campagnes de sensibilisation et d'information visant à modifier les comportements et les choix en matière de transport.

20. Sur chacun de ces thèmes, des représentants d'autres pays et municipalités d'Europe centrale et orientale (Budapest, Koprivnica, Wrocław) et d'Europe occidentale (Belgique, Copenhague, Delft, Londres) ont fait part de leur expérience et des enseignements tirés de l'application pratique de tels outils. Les participants ont également été informés des difficultés rencontrées dans deux pays d'Asie centrale, le Kazakhstan et le Kirghizistan, en particulier en matière de sécurité routière.

21. Enfin, les participants ont passé en revue et évalué les principales activités en cours ou prévues visant, avec le soutien de partenaires internationaux, de donateurs et d'institutions de financement (BERD, Fonds pour l'environnement mondial, PNUD et mécanisme LIFE de la Commission européenne), à promouvoir et orienter le développement des transports urbains dans le sud du Caucase et dans d'autres pays de l'EOCAC et de l'Europe du Sud-Est.

### **C. Quelques recommandations découlant de l'atelier**

22. Les rapports de fond provenant de l'Arménie et de la Géorgie proposent toute une batterie de mesures à adopter en parallèle dans les deux pays pour traiter efficacement les problèmes liés aux transports urbains. Ces recommandations s'appliquent aussi dans une large mesure à

l'Azerbaïdjan. On trouvera ci-après quelques-unes des recommandations formulées à l'occasion de l'atelier.

### **Améliorer l'intégration des politiques et coopération intersectorielle**

23. Un certain nombre de mesures recommandées visent à resserrer la coopération entre les différentes autorités concernées et à mieux faire cadrer les objectifs sectoriels pertinents. La coopération intersectorielle et l'intégration des politiques sont des conditions *sine qua non* pour mettre en place une stratégie globale à long terme de développement des transports urbains dans les pays, pour convenir d'objectifs politiques compatibles avec les priorités et les impératifs en matière de transports, d'environnement, de santé et d'aménagement urbain, et pour répartir en conséquence les ressources nationales et locales disponibles. Une approche intégrée du développement des transports urbains s'avère également indispensable pour préciser les droits et les responsabilités des différents acteurs concernés et faire en sorte que les instruments juridiques, les politiques et les décisions qui influent sur l'évolution de ce secteur soient plus cohérents.

24. Parmi les mesures pratiques recommandées pour suivre une démarche plus intégrée à l'égard du développement des transports urbains, il convient de mentionner:

- a) La signature d'un accord ou d'un mémorandum d'accord relatif à la coordination entre les autorités nationales et locales chargées de la santé, de l'environnement, des transports et de l'aménagement urbain, énonçant clairement leurs rôles, leurs responsabilités et leurs droits respectifs;
- b) La création d'un organe permanent de coordination interinstitutions de haut niveau (comité ou commission, par exemple) qui ferait réellement intervenir toutes les parties prenantes dans l'élaboration et la mise en œuvre de politiques, de lois et de décisions cohérentes concernant les transports urbains, l'aménagement urbain et la protection de l'environnement et de la santé. Des représentants des secteurs de l'environnement, de la santé et des transports de l'administration centrale, des municipalités, de groupes professionnels, de syndicats et d'ONG devraient s'impliquer dans les travaux de cet organe. Une coordination efficace nécessiterait la participation directe et active de représentants des échelons supérieurs de l'administration (ministres délégués, par exemple). L'organe devrait de préférence relever du Cabinet du Premier Ministre afin de coordonner au mieux les activités au plus haut niveau possible. Outre cet organe permanent de haut niveau, des groupes techniques pourraient être créés dans les ministères concernés, en fonction des activités à entreprendre;
- c) L'accent mis sur la collecte et l'échange d'informations, la surveillance intégrée et l'évaluation. Les systèmes de collecte de données et d'échange d'informations devraient être étoffés et harmonisés conformément aux directives internationales applicables. Les fonctions et les tâches de surveillance et d'inspection seraient attribuées aux institutions ou organes compétents en vue d'optimiser la qualité et la fiabilité des informations recueillies, d'éviter tout chevauchement des activités et de tirer efficacement parti des ressources. Les données collectées devraient être immédiatement disponibles et aisément accessibles aux parties intéressées (ministères techniques concernés, municipalités, police, société civile, médias et secteur non gouvernemental) afin d'encourager le partage de l'information et de mobiliser un vaste soutien

en faveur des mesures nécessaires (taxes et redevances, par exemple) pour résoudre les problèmes. L'évaluation préalable des incidences des stratégies, politiques et projets relatifs aux transports sur l'environnement et la santé devrait être rendue obligatoire. Les procédures d'évaluation intégrées devraient prévoir la participation du public et d'autres parties prenantes à la prise de décisions sur les projets les concernant en matière de transports.

### **Promouvoir des modes de transport et des formes de mobilité plus viables**

25. La deuxième série de recommandations vise à encourager le recours à des modes de transport plus viables et à réduire sensiblement l'utilisation des voitures particulières pour restreindre les embouteillages, la pollution atmosphérique, les nuisances sonores et le nombre d'accidents de la route par les moyens suivants:

a) Élaboration et mise en œuvre d'une stratégie ou d'un plan directeur global relatif aux transports urbains, énonçant les diverses mesures à prendre à l'échelon local;

b) Développement de modes de transport plus viables, notamment des transports collectifs (trolleybus, tramway), de façon à les rendre plus attrayants et réglementation plus efficace des services exploités par des sociétés privées (minibus, par exemple). Il s'agirait d'améliorer le parc de véhicules, l'infrastructure et les prestations du système de transports publics, notamment en privilégiant les transports en commun dans la planification de la circulation routière et dans les stratégies d'investissement, en mettant au point des systèmes de billetterie intégrée et en inculquant aux conducteurs des comportements moins risqués et plus soucieux de l'environnement;

c) Application de réformes de marché et de la tarification pour gérer l'utilisation des voitures particulières et réduire les effets des transports sur l'environnement et la santé (péages routiers et urbains, suppression des subventions pour le stationnement, instauration de taxes de stationnement, réalignement des droits indirects de façon à garantir que les prix des carburants tiennent compte de l'impact de ces substances sur l'environnement, introduction de mesures d'incitation fiscale pour les véhicules non polluants ou très peu polluants).

## **II. ACTIVITÉS PROPOSÉES**

26. À sa cinquième session, le Comité directeur sera invité à indiquer les activités complémentaires ou nouvelles qu'il entend entreprendre ou soutenir dans les pays de l'EOCAC et de l'Europe du Sud-Est dans le domaine des transports urbains. Il souhaitera peut-être envisager d'apporter par exemple son concours à une partie ou à l'ensemble des activités ci-après, que le Bureau de la Commission a examinées à sa réunion de décembre 2006.

### **A. Points appelant une décision à la troisième Réunion de haut niveau**

27. La troisième Réunion de haut niveau, en 2008, devrait être mise à profit pour appeler l'attention des ministres sur les problèmes se posant en matière de transports urbains dans les pays de l'EOCAC et de l'Europe du Sud-Est et sur la nécessité d'améliorer d'urgence la situation, comme il a été souligné lors de l'atelier de Tbilissi et d'autres ateliers du PPE-TSE consacrés à cette question. Des informations pourraient être fournies soit dans les principaux

documents de fond de la troisième Réunion de haut niveau<sup>8</sup>, soit dans un document distinct axé sur les pays de l'EOCAC et d'Europe du Sud-Est. En outre, il faudrait élaborer une série de recommandations prévoyant une action concertée, auxquelles les pays devraient souscrire. La Réunion de haut niveau pourrait être également l'occasion d'encourager un financement complémentaire de la part des donateurs ou les accords de jumelage, pour aider les autorités des pays de l'EOCAC et de l'Europe du Sud-Est à remédier aux problèmes précis recensés en matière de transports urbains et pour améliorer la capacité des secteurs concernés de traiter les questions liées aux transports. Pour finir, il y aurait lieu de redéfinir, voire de renforcer, le rôle joué par le PPE-TSE en tant que dispositif unique en son genre à l'échelle régionale pour formuler des directives et échanger des informations sur les bonnes pratiques en matière de transports urbains viables, mais aussi pour recenser et faciliter les activités bénéficiant de l'appui de donateurs dans ce domaine.

## **B. Futurs ateliers sur les transports urbains**

28. Le PPE-TSE pourrait encourager l'organisation de nouveaux ateliers sous-régionaux dans les pays de l'EOCAC et de l'Europe du Sud-Est pour examiner les problèmes de transports urbains dans divers pays et aider ceux-ci à y remédier en faisant intervenir tous les secteurs concernés et tous les échelons de l'administration. Ces ateliers se tiendraient à l'invitation des pays intéressés et sous réserve que des donateurs fournissent les ressources nécessaires. Les pays souhaitant accueillir un atelier sont invités à soumettre leurs propositions au secrétariat, en donnant des informations préliminaires sur le calendrier des travaux, les thèmes prioritaires, les objectifs de renforcement des capacités à poursuivre dans le cadre de l'atelier et le budget estimatif à prévoir. Ces informations devront parvenir au secrétariat avant la session du Comité directeur, en vue de les communiquer aux délégations et de permettre aux donateurs éventuels d'annoncer les contributions qu'ils pourraient verser. Le soutien financier accordé à l'organisation des ateliers devrait de préférence faire l'objet d'arrangements bilatéraux avec les donateurs. Le secrétariat facilitera la coordination entre les pays et les organisations intéressées et soutiendra activement les travaux préparatoires de fond et l'organisation de l'atelier.

## **C. Nouvelles enquêtes sur les préférences et les opinions des citoyens en matière de mobilité**

29. Pour préparer l'atelier de Tbilissi, le secrétariat a mis au point un questionnaire en collaboration avec le PNUE en vue d'obtenir des renseignements détaillés sur l'utilisation des différents modes de transport en milieu urbain ainsi que sur les opinions et préférences des citoyens concernant les déplacements en ville. Le degré de sensibilisation, les valeurs et les priorités qui s'en dégagent peuvent fournir de précieuses indications aux administrations nationales et locales pour déterminer le meilleur moyen d'influer sur la demande de transports. Sur la base d'un questionnaire type et d'une méthodologie commune, des enquêtes pourraient être menées dans plusieurs autres agglomérations de la région, en particulier dans les pays de l'EOCAC et de l'Europe du Sud-Est. Cela permettrait de faire des comparaisons à l'échelle

---

<sup>8</sup> Étude de l'évolution des transports et de leurs incidences sur la santé et l'environnement (1997-2007); Évaluation des solutions adoptées jusqu'ici par les pays membres de la CEE et de l'OMS-Europe – rôle du PPE-TSE (2002-2008).

internationale et de déterminer les points communs et les particularités qui ressortent au niveau sous-régional. Des enquêtes du type de celle de Tbilissi pourraient être réalisées, pour une somme relativement modique (20 000 dollars des États-Unis par site), par des universités et des instituts de recherche locaux et avec l'aide d'étudiants pour la collecte des données.

**D. Établissement de rapports et suite donnée aux conclusions des ateliers**

30. Un suivi est essentiel pour donner effet aux engagements pris et en encourager l'exécution. Le Comité directeur est invité à examiner l'intérêt que peut présenter la mise en place d'une procédure de suivi dans le cadre du PPE-TSE, selon laquelle les pays devraient rendre compte des progrès accomplis aux plans national et local dans les activités recommandées lors des ateliers. Les pays seraient invités à présenter au Comité directeur, à ses sessions annuelles, des rapports concis établis sur la base d'un modèle préétabli, faisant état des principaux résultats obtenus et des problèmes rencontrés dans la réalisation de ces activités.

---

**Annexe**

**Atelier sur les transports et les modes d'aménagement urbains viables,  
organisé pour les pays du sud du Caucase  
(Tbilissi, 18-20 octobre 2006)**

Liste des exposés

(à consulter à l'adresse suivante:

[http://www.thepep.org/en/workplan/urban/urban\\_docs.htm#Tbilisi](http://www.thepep.org/en/workplan/urban/urban_docs.htm#Tbilisi))

**DÉCLARATIONS LIMINAIRES**

- M. Zaal Lomtadze, Vice-Ministre de la protection de l'environnement et des ressources naturelles
- M. Nikoloz Pruidze, Vice-Ministre du travail, de la santé et des affaires sociales
- M. Nigel Dotchin, Vice-Président du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE)

**DÉBAT 1: PROBLÈMES ET SOLUTIONS ENVISAGEABLES EN MATIÈRE DE  
TRANSPORTS URBAINS VIALBES DANS LE SUD DU CAUCASE**

*Président:* M. Zaal Lomtadze, Vice-Ministre de la protection de l'environnement et des ressources naturelles (Géorgie)

**Principales conclusions de l'atelier sur la mise en œuvre de politiques visant à promouvoir des modes de déplacement urbains viables en Russie et dans les autres pays de l'EOCAC (Moscou, septembre 2004)**

- M<sup>me</sup> Elene Shatberashvili, Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), au nom de M. Vadim Dontchenko, Institut d'État de recherche scientifique sur les transports routiers (NIIAT) (Fédération de Russie)

**Les transports urbains à Tbilissi et dans d'autres grandes villes géorgiennes**

- M<sup>me</sup> Ekaterine Labadze, Département des transports, municipalité de Tbilissi
- M. Janri Karchava, Ministère de la protection de l'environnement et des ressources naturelles
- M. Alexandre Mindorashvili, consultant pour les questions sanitaires
- Questions et débat

### **Les transports urbains en Arménie (Erevan)**

- M. Martiros Tsarukyan, Ministère de la protection de la nature

### **Les transports urbains en Azerbaïdjan (Bakou)**

- M. Baghiz Hidayatov, Ministère de l'écologie et des ressources naturelles

## **DÉBAT 2: AMÉLIORATION DE LA COORDINATION SUR LE PLAN INSTITUTIONNEL ET INTÉGRATION DES POLITIQUES**

### **Comment améliorer la coordination des politiques relatives aux transports, à l'environnement et à la santé**

- M. Dominic Stead, Université de technologie de Delft (Pays-Bas)

### **Politique des transports et coordination entre institutions dans le sud du Caucase – problèmes et solutions proposées**

- M<sup>me</sup> Nino Tkhilava, Ministère de la protection de l'environnement et des ressources naturelles (Géorgie)
- M. Lado Vardosanidze, Association géorgienne des urbanistes
- M. Mikheil Kurkhuli, coordonnateur du Plan d'action national pour l'hygiène de l'environnement en Géorgie

### **L'assistance technique au renforcement institutionnel et à la réforme des administrations en Géorgie et dans le Caucase – Une occasion de promouvoir une meilleure coordination des politiques entre les différents secteurs?**

- M<sup>me</sup> Mariam Shotadze, Bureau du PNUD à Tbilissi

### **Gestion de l'environnement et politique des transports: présentation des activités pertinentes du Centre de formation pour le renforcement de l'administration publique et des médias en Géorgie**

- M. Rainer Agster, Adelphi Research

### **Présentation de l'expérience concrète d'autres pays:**

#### **a) Partage des responsabilités entre autorités centrales et administrations locales en matière de transports urbains: l'expérience de la Hongrie**

- M. Katalin Tanczos, Département de l'économie des transports, Université de technologie et d'économie de Budapest

**b) Élaboration et mise en œuvre de mesures visant à améliorer la sécurité routière au niveau national**

- D<sup>r</sup> Hristina Mileva, Ministère de la santé (Bulgarie); D<sup>r</sup> Nicole Mulhrad, Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) (France) (expérience du Kazakhstan et du Kirghizistan)

**c) Coordination institutionnelle et intégration des politiques: l'expérience de la Belgique**

- M. François André, Cellule nationale «Environnement et santé» (Belgique)

**DÉBAT 3: PRÉFÉRENCES ET OPINIONS DES CITOYENS EN MATIÈRE DE TRANSPORTS URBAINS ET D'URBANISME**

*Coprésidents:* MM. Nigel Dotchin et Robert Thaler, Vice-Président et Président du Comité directeur du PPE-TSE, respectivement

**Principaux résultats d'une enquête sur les transports urbains menée à Tbilissi**

- M. Zaur Kacharava, Partenariat pour l'amélioration de la gouvernance locale (ONG géorgienne)

**Résultats des sondages d'opinion réalisés dans d'autres pays**

- M. Dominic Stead, Université de technologie de Delft (Pays-Bas)

**DÉBAT 4: VERS UNE MOBILITÉ URBAINE PLUS VIABLE: MESURES PERMETTANT D'INFLUER SUR LA DEMANDE DE TRANSPORTS**

**Instruments économiques permettant de limiter l'utilisation de la voiture particulière en milieu urbain: tarification des transports urbains et mesures fiscales**

- M. Andrea Ricci, Institut de recherche ISIS

**Péages urbains: l'expérience du Royaume-Uni**

- M. Nigel Dotchin, Ministère des transports, Royaume-Uni

**Politiques favorisant l'utilisation des transports publics. Organisation et financement des transports en commun: l'approche de la Conférence européenne des ministres des transports**

- M<sup>me</sup> Elene Shatberashvili, Conférence européenne des ministres des transports

### **Des transports publics attrayants grâce à la coopération régionale – présentation de l'expérience de Wrocław**

- M. Zbigniew Komar, Directeur du développement économique et de l'infrastructure, municipalité de Wrocław (Pologne)

### **Aménagement urbain et transports viables**

- M. Andrea Ricci, au nom de M. Tony May, Université de Leeds

### **Exemples de Copenhague et de Delft**

- M. Dominic Stead

### **Sensibilisation et information en vue d'influer sur l'évolution et les comportements en matière de déplacement: comment persuader le public et les responsables politiques**

### **Les campagnes de sensibilisation du public menées par la Commission européenne (Semaine européenne de la mobilité et Journée sans voiture) et l'expérience de Koprivnica**

- M<sup>me</sup> Helena Hecimovic, conseillère municipale, municipalité de Koprivnica (Croatie) (deuxième prix de la Semaine européenne de la mobilité 2006)
- Questions et débat

### **DÉBAT 5: PROJETS RELATIFS AUX TRANSPORTS BÉNÉFICIAANT D'UN SOUTIEN INTERNATIONAL DANS LE SUD DU CAUCASE**

### **Exposé liminaire sur les projets internationaux relatifs aux transports et le développement de transports viables**

- M. Falk Heinen, Agence fédérale allemande pour l'environnement

### **Projets de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) relatifs aux transports urbains**

- M. Paul Covenden

### **Projets en cours et prévus en matière de développement de transports viables**

- M<sup>me</sup> Anna Kaplina, Bureau du PNUD à Bratislava

### **Gestion durable des transports à Tirana (projet LIFE)**

- M. Cenci Como, Centre pour l'environnement, l'administration et la technologie

## **DÉBAT 6: ÉVALUATION DES EFFETS DES TRANSPORTS SUR LA SANTÉ ET L'ENVIRONNEMENT: INTRODUCTION**

*Coprésidents:* M. Mario Fruianu, Ministère des transports, des travaux publics et de la gestion de l'eau (Pays-Bas), et M<sup>me</sup> Eva Gleissenberger, Ministère fédéral de l'agriculture, des forêts, de l'environnement et de l'eau (Autriche)

**Discours de bienvenue par M. Nikoloz Pruidze, Ministre adjoint du travail, de la santé et des affaires sociales**

**Exposé de la situation: présentation des objectifs de la «panoplie» de moyens d'action dans le domaine des transports, de la santé et de l'environnement et de sa mise en place par le PPE-TSE**

- M. Mario Fruianu (Pays-Bas)

**Moyens d'évaluer les effets des transports sur la santé et l'environnement: aperçu des outils d'évaluation, y compris les études d'impact sur la santé (EIS) et les évaluations stratégiques environnementales (ESE)**

- M<sup>me</sup> Birgit Staatsen, Institut national de la santé publique et de l'environnement, RIVM (Pays-Bas), et M<sup>me</sup> Francesca Racioppi, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe

**Recours aux ESE pour la mise en œuvre des plans d'action locaux pour l'environnement dans les villes du sud du Caucase**

- M<sup>me</sup> Ketí Samadashvili, Centre régional pour l'environnement – Caucase

**Application des outils: l'expérience des Pays-Bas**

- M. Jeroen de Hartog, Institut national de la santé publique et de l'environnement, RIVM (Pays-Bas)

## **DÉBAT 7: PERSPECTIVES ET DIFFICULTÉS LIÉES À L'ÉVALUATION DES EFFETS DES TRANSPORTS SUR LA SANTÉ ET L'ENVIRONNEMENT DANS LES PAYS DE L'EOCAC**

**Recours aux EIS pour évaluer les effets des transports sur la santé et l'environnement à Tbilissi: expérience antérieure et situation actuelle**

- M. Mark van Bruggen, Institut national de la santé publique et de l'environnement, RIVM (Pays-Bas)
- D<sup>r</sup> Manana Juruli, Institut de médecine du travail et d'écologie, et autres experts géorgiens

**Sur la voie d'une amélioration de la surveillance de la qualité de l'air en milieu urbain dans les pays de l'EOCAC: aperçu des outils disponibles et des approches adoptées**

- M<sup>me</sup> Sonja Kahlmeier, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe

**Exploitation des résultats de la surveillance de l'air pour évaluer l'impact et étayer l'élaboration des politiques: l'exemple de la Belgique**

- M. Francois André, Cellule nationale «Environnement et santé» (Belgique)

-----