


**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**
Quatorzième session
 Genève, 7-9 novembre 2016

**Rapport du Comité directeur du Programme paneuropéen
 sur les transports, la santé et l'environnement sur sa
 quatorzième session et rapport sur la trentième réunion
 du Bureau**

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	3
A. Participation	3
B. Ouverture de la session et questions d'organisation	3
II. Résultats du colloque de 2016 du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement	4
A. Forces, faiblesses, opportunités et menaces allant de pair avec un éventuel renforcement de l'appui politique et des investissements accordés à des transports à vélo respectueux de l'environnement et de la santé dans la région	5
B. Conclusions d'une étude récente sur les emplois dans les transports écologiques et favorables à la santé dans la région	6
C. Tendances dans la région en matière d'investissement et de financement contribuant à la réalisation de transports durables à vélo	6
D. Priorités parmi les contributions du Programme paneuropéen à des déplacements à vélo respectueux de l'environnement et de la santé	7
III. Examen initial des préparatifs de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement	7
IV. Mise en œuvre de la Déclaration de Paris	7
A. Plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement	8
B. Course de relais du Programme paneuropéen	8



C.	Partenariats du Programme paneuropéen.....	11
D.	Académie du Programme paneuropéen	13
E.	Recherche de nouveaux outils de mise en œuvre de la Déclaration de Paris.....	13
V.	Conduite du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement	14
A.	Suivi de la mise en œuvre des buts prioritaires du Programme paneuropéen	14
B.	Stratégie de communication.....	14
C.	Programme de travail du Programme paneuropéen pour 2016-2017.....	14
D.	Questions financières.....	15
E.	Renforcement des synergies avec d'autres organisations et processus internationaux	15
VI.	Questions diverses.....	16
VII.	Session suivante du Comité directeur.....	16
Annexes		
I.	Rapport de la trentième réunion du Bureau.....	17
II.	Mandat révisé des partenariats du Programme paneuropéen	20

I. Introduction

1. Le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement a tenu sa quatorzième session du 7 au 9 novembre 2016 à Genève.

A. Participation

2. Ont participé à la réunion des délégations de 20 États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et du Bureau régional pour l'Europe de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS/Europe) : Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Croatie, États-Unis d'Amérique, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, France, Géorgie, Lituanie, Monaco, Norvège, République de Moldova, Serbie, Suisse, Tadjikistan et Ukraine.

3. Parmi les organismes des Nations Unies, étaient présents des représentants du Bureau régional pour l'Europe du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS/Europe).

4. Ont en outre participé à la session des représentants des organisations et organes nationaux, régionaux et internationaux, du secteur privé, des associations de la société civile et des milieux universitaires suivants : Association européenne des voies vertes ; Fédération routière internationale ; Mobilité ; New Economics Foundation ; et Transport and Environmental Policy Research.

B. Ouverture de la session et questions d'organisation

5. Les dirigeants de la CEE et de l'OMS ont souhaité la bienvenue aux participants.

6. Dans son discours liminaire, le Directeur de la Division de l'environnement de la CEE a souligné le rôle et le potentiel du Programme paneuropéen pour le renforcement de l'économie verte et la bonne gestion de l'environnement dans toute la région. Pour améliorer ce potentiel, il convenait de renforcer les liens entre les divers mécanismes de mise en œuvre, et les parties prenantes devaient faire davantage d'efforts pour intensifier la participation des universités et des institutions scientifiques.

7. La Directrice du département Santé publique, déterminants sociaux et environnementaux de la santé de l'OMS a souligné la forte corrélation entre l'exposition aux risques environnementaux et les risques pour la santé. Le Programme paneuropéen offrait un bon exemple en ce qui concernait les méthodes novatrices visant à résoudre des problèmes complexes en matière d'environnement et de santé, et proposait de bonnes solutions non seulement pour la région de l'Europe mais pour le monde entier.

8. La Directrice de la Division des transports de la CEE a mis en évidence le caractère universel du Programme paneuropéen. Les systèmes de transport étaient de plus en plus intelligents et reposaient de plus en plus sur l'intelligence artificielle, ce qui lançait de nouveaux défis aux décideurs et leur posait de nouveaux problèmes.

9. La Présidente sortante du Comité a souhaité la bienvenue aux participants et a rappelé les principaux objectifs de la session.

10. Le Comité directeur a adopté l'ordre du jour tel qu'établi par le secrétariat du Programme paneuropéen en concertation avec le Bureau du Comité (document ECE/AC.21/SC/2016/1–EUPCR1612201/4.1/SC14/1)¹.

11. Le Comité a élu Président M. Ion Salaru, du Centre national de santé publique (République de Moldova), représentant le secteur de la santé, et a exprimé sa gratitude à la

¹ Les informations concernant la réunion, y compris les documents s'y rapportant et la liste des participants, sont disponibles sur la page Web <http://www.unece.org/index.php?id=40554#/>.

Présidente sortante, M^{me} Nino Tkhilava, du Ministère géorgien de la protection de l'environnement et des ressources naturelles, pour son efficacité.

12. Le Comité directeur a élu Vice-Président M. Vadim Donchenko, de l'Institut de recherche scientifique sur les transports automobiles (Fédération de Russie), et l'a nommé à titre provisoire Président de sa future quinzième session. Conformément à la modification du règlement intérieur adoptée à la onzième session, M^{me} Tkhilava a été nommée Vice-Présidente de la session.

13. Le Comité a examiné la composition du Bureau et a pris note du fait que M^{me} Annette Gogneau (France) avait pris sa retraite et avait été remplacée à son poste pour le reste de son mandat par M. Julien Fernandez. Il a ensuite réélu les autres membres du Bureau en exercice. La composition du Bureau était donc la suivante :

a) **Secteur des transports :** M. Vadim Donchenko (Fédération de Russie) ; M. Julien Fernandez (France) ; et M. Matthias Rinderknecht (Suisse) ;

b) **Secteur de la santé :** M. François André (Belgique) ; M. Mihail Kochubovski (ex-République yougoslave de Macédoine) ; M^{me} Vigdis Ronning (Norvège) ; et M. Ion Salaru (République de Moldova) ;

c) **Secteur de l'environnement :** M^{me} Biljana Filipovic (Serbie) ; M. Robert Thaler (Autriche) ; et M^{me} Tkhilava (Géorgie).

14. Le règlement intérieur du Programme paneuropéen disposant que le Bureau peut compter jusqu'à 15 membres, le Président a invité les États membres à désigner des membres supplémentaires, en particulier issus des secteurs des transports et de l'environnement.

15. Le Président a informé le Comité des changements récents au sein du secrétariat, notamment de l'arrivée d'un nouveau représentant de la partie du secrétariat relevant d'OMS/Europe.

16. Le Comité directeur a adopté les rapports sur les travaux de sa treizième session (Genève, 17 et 18 novembre 2015) et sur la vingt-huitième réunion du Bureau (Genève, 19 novembre 2015) (document ECE/AC.21/SC/2 015/6-EUDCE1408105/ 1.6/SC13/6), ainsi que le rapport sur la vingt-neuvième réunion du Bureau (Copenhague, 7 et 8 juillet 2016) (document informel n° 1).

17. La trentième réunion du Bureau s'est tenue dans le prolongement immédiat de la session du Comité directeur, le 9 novembre 2016 (voir annexe I).

II. Résultats du colloque de 2016 du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

18. Comme convenu à sa septième session, tenue en 2009, le Comité directeur a organisé un colloque d'une demi-journée pour alimenter le débat sur des questions intéressantes les trois secteurs du Programme paneuropéen. Le colloque de 2016 du Programme paneuropéen : « Contribuer à un développement économique viable et stimuler la création d'emplois grâce à l'investissement dans des transports respectueux de l'environnement et de la santé », était axé sur le but prioritaire n° 1 du Programme paneuropéen². Il a consisté en un discours d'ouverture, deux exposés liminaires, des déclarations de quatre experts et un débat dirigé par un animateur.

19. En coopération avec le Bureau, le secrétariat avait établi un document de réflexion sur les principaux points à aborder lors du colloque de 2016 (document ECE/AC.21/SC/2016/3– EUPCR1612201/4.1/SC14/3).

² Lors de la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Amsterdam, 22 et 23 janvier 2009), les gouvernements ont convenu de quatre buts prioritaires à atteindre au plus tard en 2014 et des mécanismes concrets destinés à atteindre ces buts (voir le document ECE/AC.21/2009/2–EUR/09/5086385/2, annexe I). Lors de la quatrième Réunion de haut niveau (Paris, 14-16 avril 2014), le but prioritaire n° 5 a été ajouté.

20. Le colloque a eu lieu dans le contexte des changements historiques survenus en 2015 et 2016, y compris l'adoption par la communauté internationale du Programme de développement durable à l'horizon 2030 (Programme 2030) et de l'Accord de Paris sur les changements climatiques et, au niveau régional, les résultats de la huitième Conférence ministérielle « Un environnement pour l'Europe ». Les participants ont souligné les justifications sanitaires, environnementales, économiques, politiques et juridiques de stratégies d'investissement respectueuses de l'environnement et de la santé dans des modes de transport actifs, en particulier la pratique du vélo, ont passé en revue les stratégies politiques actuelles en la matière et présenté de nouvelles données sur la création d'emplois liée à la pratique du vélo en Europe. Ils ont également échangé des méthodes d'action utilisées par l'OMS dans les zones urbaines du monde entier et par des organisations non gouvernementales régionales dans des États membres de l'Union européenne et au-delà, et ont déterminé des moyens par lesquels le Programme paneuropéen pouvait apporter une valeur ajoutée à ces processus.

21. Le discours liminaire a été prononcé par M. Griffin Carpenter, un économiste de l'environnement de la New Economics Foundation (Royaume-Uni). Parmi les personnes ayant présenté un exposé figuraient M. Fulai Sheng, Chef du Groupe de recherche économique au PNUE (Genève), et M. Ian Skinner, Directeur de Transport and Environmental Policy Research (Royaume-Uni). Les experts comprenaient M. Carlos Dora (OMS), M. Ed Lancaster (Fédération européenne des cyclistes), M^{me} Mercedes Muñoz Zamora (Association européenne des voies vertes) et M. Louis-Philippe Tessier (Mobilité). Les débats étaient animés par M. Franklin Apfel, de World Health Communication Associates (Royaume-Uni).

22. Les travaux du colloque ont porté sur quatre points particuliers (voir les sections A à D ci-dessous)³.

A. Forces, faiblesses, opportunités et menaces allant de pair avec un renforcement de l'appui politique et des investissements accordés à des transports à vélo respectueux de l'environnement et de la santé dans la région

23. L'orateur principal a recensé divers facteurs favorables et défavorables touchant à l'investissement dans des transports à vélo respectueux de l'environnement et de la santé. Parmi les facteurs favorables figuraient l'amélioration du bien-être, l'augmentation des dépenses et de la croissance économique locales, le renforcement des liens avec la communauté, la diminution de l'étalement urbain, l'amélioration de la santé (diminution des maladies cardiovasculaires, du diabète, des maladies respiratoires, etc.), la diminution des embouteillages et des risques d'accident, la réduction de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que des facteurs politiques (le Programme 2030, l'Accord de Paris et les résultats de la Conférence de Batoumi). D'un autre côté, les facteurs défavorables comprenaient l'apparition de nouveaux modes de transports automobiles, comme le covoiturage, l'automatisation croissante des véhicules électriques et les services à la demande, notamment Uber⁴, qui étaient devenus très rentables et entraient donc en concurrence avec les transports publics et avec le vélo.

24. M. Griffin a déclaré que la question devait être envisagée de manière plus large autour des questions d'égalité des sexes, d'équité et d'accès posées par les politiques actuelles axées sur la voiture et avec la participation des secteurs du tourisme et du développement économique. Il a également souligné que les incidences positives locales, tant économiques que sociales, comprenaient le « bonheur ». Au cours du débat qui a suivi, les observations des participants se sont attachées à chercher de meilleurs moyens de mesurer le bien-être et le bonheur liés à la pratique du vélo. En réponse, M. Griffin a

³ On trouvera le programme du colloque et la liste des orateurs et de leurs interventions à l'adresse électronique de la réunion.

⁴ La mention d'une firme ou d'une marque commerciale ne signifie pas que celle-ci a l'aval de l'Organisation des Nations Unies.

déclaré que le bonheur était une expérience subjective et a parlé d'une « méthode simple consistant à demander aux personnes ce qu'elles éprouvent ». Dans le même temps, il a noté que la London School of Economics and Political Science avait élaboré une application dénommée « Mappiness »⁵.

B. Conclusions d'une étude récente sur les emplois dans les transports écologiques et favorables à la santé dans la région

25. Les intervenants ont examiné les conclusions initiales du rapport conjoint du PNUE, de l'OMS/Europe et de la CEE intitulé *Riding Towards the Green Economy : Cycling and Green Jobs* (Le chemin de l'économie verte : pratique du vélo et emplois verts), qui devait paraître sous peu⁶.

26. Dans ce rapport, il était estimé que 435 000 nouveaux emplois liés à l'usage du vélo pourraient être créés si les 56 villes étudiées lui réservaient la même part que Copenhague – ce qui constituait une augmentation importante par rapport aux estimations antérieures. Il y était aussi pris en compte une vision élargie des emplois liés à l'usage du vélo, comprenant des services tels que les messageries, les taxis, la logistique, les livraisons, les services de location et le stationnement.

27. L'étude soulignait également que l'investissement dans la pratique du vélo augmentait le nombre d'emplois induits, étant donné que l'augmentation du nombre de cyclistes impliquait l'augmentation des besoins en accessoires, en services d'entretien et de réparation ainsi que d'appui aux infrastructures. Le cyclotourisme semblait aussi être une nouvelle tendance intéressante et une source de nouveaux emplois. Plusieurs exemples prometteurs ont été communiqués. Par exemple, le cyclotourisme avait suscité 70 % des nouveaux emplois liés à la pratique du vélo en Autriche et 47 % en France. En outre, les emplois indirects (dans d'autres secteurs tels que l'hébergement et l'alimentation) et les emplois induits (créés lorsque le niveau global des dépenses dans l'économie augmente) pouvaient également présenter un potentiel considérable.

28. Il a été indiqué qu'une grande partie des données pour l'étude du Programme paneuropéen avaient été recueillies suivant une méthode ascendante, directement auprès des villes et de leurs autorités. Cependant, l'étude concluait que les données n'étaient pas toujours faciles à obtenir, et que des données globales et plus cohérentes étaient nécessaires.

29. Les orateurs et les participants au colloque ont convenu que le Programme paneuropéen devait continuer à élargir la base de données factuelles pour la pratique du vélo et les transports actifs, à plaider pour des politiques favorables à cette pratique et aux emplois verts qui s'y rapportent et à aider les États membres en leur fournissant des outils et des formations.

C. Tendances dans la région en matière d'investissement et de financement contribuant à la réalisation de transports durables à vélo

30. Un représentant de l'OMS a présenté une nouvelle initiative en faveur de la santé en milieu urbain, dirigée par son organisation et visant à aider les villes à élaborer des politiques d'atténuation des changements climatiques qui renforceraient les capacités du secteur de la santé à collaborer efficacement avec différentes parties prenantes et à catalyser les partenariats intersectoriels entre les transports, la santé et l'environnement au niveau local.

31. Les intervenants ont préconisé l'amélioration de la collecte des données sur les incidences des différents modes de transport, y compris la pratique du vélo, sur la création d'emplois, la croissance économique, les nouvelles technologies (mobilité connectée et vélos électriques), la santé publique, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants

⁵ Voir <http://www.mappiness.org.uk/>.

⁶ Voir le résumé publié par l'OMS, téléchargeable à l'adresse <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/publications>.

atmosphériques, les embouteillages et d'autres domaines. Ces données pouvaient être utilisées pour étayer une analyse socioéconomique exhaustive des coûts et avantages comprenant les facteurs externes positifs et négatifs de tous les modes de transport, y compris la pratique du vélo.

32. Au cours du débat, les orateurs ont mis l'accent sur la nécessité d'immatriculer les véhicules et d'imposer des règlements en matière de sécurité pour les déplacements utilisant l'énergie électrique, y compris la sûreté des batteries et des limites de vitesse pour les vélos électriques.

D. Priorités parmi les contributions du Programme paneuropéen à des déplacements à vélo respectueux de l'environnement et de la santé

33. Les orateurs, intervenants et autres experts invités ont défini plusieurs domaines d'action prioritaires pour le Programme paneuropéen concernant une pratique du vélo respectueuse de l'environnement et de la santé, notamment la nécessité de plaider pour des politiques favorables à cette pratique et les emplois verts s'y rapportant à tous les niveaux des gouvernements et de reconnaître le vélo en tant que mode de transport sur le même plan que le transport routier motorisé, le transport ferroviaire, le transport aérien et le transport maritime.

III. Examen initial des préparatifs de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement

34. Le Comité directeur a examiné les préparatifs de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, qui devait avoir lieu à Vienne, y compris la question de savoir s'il fallait tenir la réunion au printemps 2019, comme prévu initialement, ou l'avancer à l'automne 2018.

35. Le Comité a examiné les avantages et les inconvénients qu'il y avait à tenir la Conférence six mois plus tôt. Le représentant de l'Autriche a précisé que la décision finale du Gouvernement autrichien devait être prise entre la fin de 2016 et au début de 2017, et qu'elle serait promptement communiquée au Comité et au secrétariat.

36. Les membres du Comité directeur ont souligné l'importance qu'il y avait à disposer de résultats et de produits concrets pour la Réunion plénière de haut niveau, afin de faire participer davantage les représentants de haut niveau. L'un des principaux produits devait être le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme ainsi que d'outils de surveillance et d'évaluation, tels que l'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS) et à la version actualisée de l'Outil d'évaluation sanitaire et économique. Il a également été indiqué que davantage de liens devraient être établis avec le Programme de développement à l'horizon 2030, avec les efforts déployés pour lutter contre les changements climatiques et avec la contribution du Programme paneuropéen à l'urbanisation durable.

IV. Mise en œuvre de la Déclaration de Paris

37. Le Comité a été informé des progrès réalisés dans le cadre des quatre mécanismes de mise en œuvre énoncés dans la Déclaration de Paris, à savoir les plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement ; la course de relais du Programme paneuropéen ; les partenariats du Programme paneuropéen ; et l'Académie du Programme paneuropéen.

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

38. Le Comité a débattu de l'importance des plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement, en tant que principal mécanisme national de mise en œuvre de la Déclaration de Paris pour la réalisation des cinq buts prioritaires du Programme paneuropéen. Ils n'étaient pas seulement des plans en soi, mais pouvaient également être transformés en processus nationaux continus en matière de transport, de santé et d'environnement. Les plans d'action pour les transports, l'environnement et la santé pouvaient être élaborés sous forme de documents distincts, mais pouvaient également faire partie d'un cadre politique et stratégique sur les transports, la santé et l'environnement (par exemple un plan d'action national pour l'environnement et la santé, un plan d'action pour l'environnement et la santé infantile ou un plan d'action national pour l'environnement).

39. Le secrétariat a informé les participants que la traduction russe du Manuel pour l'établissement des plans d'action nationaux concernant les transports, la santé et l'environnement avait été achevée, avec l'appui du Bureau de l'OMS au Kazakhstan, et était accessible sur le site Web du Programme paneuropéen⁷. Les propositions de mesures comprenaient la diffusion du Manuel par les voies officielles de l'OMS et de la CEE et la fourniture d'un appui de l'Académie du Programme paneuropéen pour aider les pays à le mettre en œuvre.

40. La représentante de la Serbie a manifesté de l'intérêt pour l'élaboration d'un plan d'action national pour les transports, la santé et l'environnement et a fait savoir que son pays aurait besoin de l'appui du Comité directeur, ajoutant qu'une demande d'appui officielle serait adressée au secrétariat peu après la réunion.

41. Le représentant de la Fédération de Russie a noté qu'un plan pour les transports, la santé et l'environnement avait été produit dans son pays quatre ans auparavant, mais que, étant donné qu'il avait principalement été mis au point par le secteur des transports sans la participation des secteurs de la santé et de l'environnement, il n'avait jamais été mis en œuvre. Toutefois, compte tenu du fait que l'année 2017 a été déclarée Année nationale de l'écologie, le secrétariat a été invité à porter la question des plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement à l'attention des ministères russes des transports et de la santé.

42. La représentante de l'Albanie a informé le Comité qu'il existait dans son pays des documents intersectoriels régissant les transports, la santé et l'environnement, même s'ils ne pouvaient pas être considérés comme des plans d'action nationaux pour ces secteurs. Le pays aurait besoin de l'appui du Comité directeur pour examiner les documents existants et déterminer s'il convenait d'élaborer un tel plan ou d'inclure des éléments manquants dans les documents politiques existants. Un autre domaine dans lequel le pays aurait besoin d'un appui était la création d'un groupe national traitant des trois secteurs du Programme paneuropéen.

43. Le délégué de la France a indiqué que son pays avait engagé un plan d'action national pour les transports, la santé et l'environnement en 2014 et prévoyait de mener une évaluation à mi-parcours en 2017. La France était prête à partager ses connaissances et son expérience avec les membres du Comité directeur.

B. Course de relais du Programme paneuropéen

44. La délégation russe a présenté les résultats d'un atelier sur le développement de modes de transport non motorisés comme une alternative à l'utilisation de véhicules personnels (Petrozavodsk, 29-31 mai 2016), organisée par le Ministère des transports,

⁷ Christian Schweizer, Francesca Racioppi and Leda Nemer, Developing National Action Plans on Transport, Health and Environment : A Step-by-Step Manual for Policy-makers and Planners (Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2014), disponible à l'adresse <https://www.unece.org/index.php?id=37276>.

l'Institut de recherche scientifique sur les transports automobiles et la municipalité de Petrozavodsk, en coopération avec la CEE et l'OMS/Europe.

45. L'atelier avait réuni 80 participants issus d'autorités nationales et municipales, de la société civile et des milieux universitaires pour examiner les avantages de modes de transport non motorisés pour la santé, l'environnement et l'économie, de même que la nécessité de les intégrer dans les chaînes de transport multimodal et de définir leur place dans les initiatives nationales, régionales et locales en matière de politique des transports. En particulier, l'atelier avait visé à déterminer les possibilités d'adapter les expériences étrangères dans la Fédération de Russie.

46. Le représentant de l'Autriche a présenté les résultats de l'atelier du Programme paneuropéen intitulé « Décarboner nos déplacements – Zéro émission c'est maintenant ! » (Vienne, 13-15 juillet 2016), organisé par le Ministère fédéral de l'agriculture, des forêts, de l'environnement et de la gestion de l'eau, le Ministère fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie et le Ministère fédéral de la santé et des affaires féminines (voir le document informel n° 2). La manifestation s'était tenue sous les auspices de la course de relais du Programme paneuropéen, en coopération avec la CEE et l'OMS/Europe. Parmi les autres partenaires de l'atelier, on pouvait mentionner la Plateforme européenne de gestion des déplacements, la Chambre de commerce autrichienne, l'Automobile-Club d'Autriche, la Fédération des municipalités d'Autriche et l'Association des villes d'Autriche.

47. L'atelier de Vienne avait attiré plus de 350 participants venus de 20 pays. Des experts nationaux et internationaux avaient débattu de la nécessité et de la faisabilité de déplacements sans émission grâce aux technologies propres et, à long terme, à l'efficacité de la gestion des déplacements ainsi qu'à la volonté et à la capacité des industriels à décarboner progressivement les transports à l'horizon 2050-2060. Sur le plan économique, les difficultés mais aussi les possibilités et avantages pour la société d'un passage à une économie à faible intensité de carbone et à un système de transport décarboné, avaient été examinés. Divers pays avaient expliqué et mis en commun leurs bonnes pratiques en matière d'écoconduite des voitures, camions, autobus et locomotives.

48. La délégation russe a présenté les résultats d'un autre atelier (Vladivostok, 12 et 13 octobre 2016), organisé sous les auspices de la course de relais du Programme paneuropéen, sur la planification des transports durables suivant une perspective moderne pour résoudre les problèmes de transport dans les grandes agglomérations. L'atelier, qui avait réuni environ 100 participants, avait été organisé par le Ministère des transports, l'Institut de recherche scientifique sur les transports automobiles, l'Université d'État de Vladivostok et la municipalité de Vladivostok, en coopération avec la CEE et l'OMS/Europe.

49. Les participants à l'atelier de Vladivostok avaient débattu de la politique des États dans le domaine de la planification des transports, et du rôle de l'État et des autorités locales pour parvenir à réaliser des déplacements durables en milieu urbain. Ils avaient également débattu de la mise en œuvre de solutions intégrées visant à assurer un fonctionnement efficace et sûr des systèmes de transports urbains, y compris les solutions dans le domaine du développement de la pratique du vélo et autres types de transport non motorisé. Des exemples de stratégies modernes pour le développement de systèmes complexes de transports urbains et de bonnes pratiques avaient aussi été communiquées aux participants.

50. L'atelier avait comporté un jeu de rôles, dans lequel trois équipes avaient essayé de régler le même problème du point de vue respectif des automobilistes, des cyclistes, des piétons et des usagers des transports publics. Un autre résultat de l'atelier avait été la sélection de deux étudiants de l'Université d'État de Vladivostok pour être invités à la Conférence des jeunes sur l'environnement et la santé (Vienne, 27-29 novembre 2016).

51. Le Comité a pris note des rapports sur les ateliers de Petrozavodsk, Vienne et Vladivostok, a exprimé sa gratitude aux Gouvernements autrichien et russe et a recommandé la poursuite des courses de relais et la mise en commun des bonnes pratiques et des savoir-faire.

52. Conformément à l'usage, de façon à garantir un suivi aux précédents ateliers du Programme paneuropéen, la représentante de la Lituanie a rendu compte des progrès accomplis à la suite de l'atelier tenu dans le cadre de la course de relais du Programme paneuropéen sur « L'amélioration des déplacements durables pour une meilleure santé et un meilleur environnement » (Kaunas, Lituanie, 24 et 25 septembre 2014). À la suite de l'atelier, la municipalité avait construit 6,1 kilomètres de pistes cyclables, 373 mètres de rampes cyclables sur les escaliers de la ville et 10 nouvelles aires de stationnement pour vélos dans des lieux publics. La municipalité avait également pris la décision de financer la construction d'une autre piste cyclable dans la ville. Ces mesures avaient donné une forte impulsion au lancement d'activités de sensibilisation visant à promouvoir l'activité physique, en particulier chez les jeunes. En 2015, Kaunas avait été désignée « Ville à vélo de Lituanie ». En 2016, la ville avait lancé un service de vélos et de voitures partagés et, après moins d'un an, 150 vélos partagés étaient en service à Kaunas ; les voitures et les vélos pouvaient être empruntés et déposés dans 30 aires de stationnement.

53. En outre, un représentant de la Fédération de Russie a rendu compte des progrès accomplis à la suite de l'atelier sur la « Recherche de synergies : Intégrer les transports, la planification urbaine et les méthodes de gestion de la circulation pour assurer des déplacements durables et un environnement urbain salubre » (Irkoutsk, 10-12 septembre 2015), qui s'était tenu sous les auspices de la course de relais du Programme paneuropéen. À la suite de l'atelier, avec l'appui du Programme des Nations Unies pour le développement, la municipalité d'Irkoutsk avait commencé à mettre en place une infrastructure pour les déplacements à vélo et à moderniser le système de couloirs multimodaux et de liaisons entre les principaux quartiers de la ville.

54. Le Comité a pris note des rapports et a recommandé la poursuite de la course de relais et son suivi pratique.

55. Le représentant de l'Allemagne a présenté des plans pour la prochaine course de relais, organisé dans le cadre de la Conférence internationale du cyclisme. Cette conférence, qui serait axée sur le thème « Bridging the Gap between Research and Practice » (Comblent l'écart entre la recherche et la pratique) (Mannheim (Allemagne), 19-21 septembre 2017), aurait lieu à l'occasion du deux-centième anniversaire de l'invention de la draisienne, un précurseur du vélo. Environ 200 participants représentant des autorités nationales, internationales et municipales, la société civile et les milieux universitaires devaient y prendre part.

56. La Conférence internationale du cyclisme offrirait une tribune à des universitaires et des praticiens s'occupant de la recherche et de ses applications relatives à la pratique du vélo et des déplacements actifs. L'appel à contributions de chercheurs pour la Conférence avait été lancé. Il était prévu que ces contributions concernent la pratique du vélo et la marche dans un contexte élargi, et puissent donc porter aussi sur d'autres formes de déplacements actifs, la planification urbaine et environnementale, la promotion de la santé et la gestion de la sécurité routière.

57. Le représentant de l'Allemagne a fait savoir que la troisième journée de la Conférence serait consacrée à la course de relais du Programme paneuropéen, et offrirait une tribune permettant de débattre de la manière dont l'élaboration de l'infrastructure urbaine pouvait favoriser l'espace de vie des habitants de villes tournées vers l'avenir.

58. Le Comité directeur a remercié le Gouvernement allemand d'accueillir à Mannheim la prochaine course de relais du Programme paneuropéen. Le Président a rappelé que le Bureau avait examiné la possibilité de tenir une course de relais en Ukraine en 2017. Toutefois, compte tenu des manifestations déjà programmées pour 2017, notamment une course de relais en septembre et la sixième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé en juin, le Comité a conseillé à l'Ukraine d'organiser la course de relais en 2018. La représentante de l'Ukraine a indiqué que son pays était disposé à accueillir la course de relais en 2018 à Lviv.

59. Le Président a conclu en remerciant les orateurs et a réaffirmé que les courses de relais devaient être organisées de manière indépendante par les États membres et ne pas alourdir la charge de travail du secrétariat. Il a également proposé d'examiner plus avant la

question de l'utilisation des ressources du secrétariat pour l'organisation de courses de relais à l'une des réunions du Bureau.

C. Partenariats du Programme paneuropéen

60. Le Président a rappelé qu'à sa treizième session, le Comité directeur avait prié le secrétariat d'affiner le mandat concernant les partenariats du Programme paneuropéen, qui étaient un des principaux mécanismes de mise en œuvre permettant d'atteindre les cinq buts prioritaires du Programme (ECE/AC.21/SC/2015/6–EUDCE1408105/1.6/SC13/6, par. 33). Le secrétariat a ensuite présenté une proposition de révision du mandat (document ECE/AC.21/SC/2016/6–EUPCR1612201/4.1/SC14/6), y compris des éléments nouveaux découlant de la Déclaration de Paris et quelques modifications éditoriales.

61. Le Comité a accueilli avec satisfaction le projet de mandat et l'a approuvé.

62. Le Président a noté que, à la date de la réunion, six partenariats avaient été lancés, et a invité les participants à fournir des informations actualisées sur les progrès accomplis.

Partenariat pour la pratique du vélo

63. Le Président a rappelé que, dans la Déclaration de Paris, les États membres avaient été priés d'élaborer un plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme dans le cadre des partenariats du Programme paneuropéen. Les États membres du Programme avaient créé le Partenariat pour la pratique du vélo, coordonné par l'Autriche et la France, en vue d'élaborer le plan directeur. Le représentant de l'Autriche a donné des informations sur l'état d'avancement du Partenariat, a présenté la structure du plan directeur, le projet de liste de recommandations et le projet de calendrier pour d'autres activités. Jusqu'à présent, 24 États membres et la Fédération européenne des cyclistes avaient participé activement au Partenariat. Les membres du Comité directeur ont été encouragés à recenser d'autres États membres intéressés à rejoindre le Partenariat du Programme paneuropéen pour la pratique du vélo et à en accueillir les futures réunions. Le représentant de la Fédération de Russie a annoncé que son pays envisageait d'accueillir l'une des réunions du Partenariat.

Partenariat pour l'évaluation sanitaire et économique

64. Le secrétariat a fourni au Comité des informations sur le plus ancien partenariat du Programme paneuropéen, à savoir le Partenariat pour l'évaluation sanitaire et économique de la marche et du cyclisme, qui avait été créé pour permettre aux planificateurs en matière de transports et d'urbanisme d'intégrer les considérations relatives à la santé dans les analyses économiques⁸. Dans le cadre de ce partenariat avait été élaboré l'Outil d'évaluation sanitaire et économique, qui était utilisé dans l'Union européenne. Le site Web du projet avait été visité environ 700 000 fois par plus de 41 000 visiteurs depuis 2011. L'Outil d'évaluation sanitaire et économique fournissait des éléments convaincants montrant qu'investir dans des systèmes de transports actifs pouvait produire des avantages économiques et sanitaires importants sur une période donnée. Le secrétariat a informé le Comité de l'état d'avancement de l'élaboration de l'Outil, en particulier la mise au point de nouveaux modules sur la mortalité due aux accidents de la route et sur la morbidité et le carbone atmosphérique. Une nouvelle série de séminaires en ligne était également en cours de création afin de fournir une formation en ligne à l'utilisation de l'Outil. Les pays ont appuyé l'idée de poursuivre l'élaboration de l'Outil d'évaluation sanitaire et économique et ont souligné la nécessité d'uniformiser les méthodes de collecte et d'analyse des données.

Partenariat pour l'écoconduite

65. Le représentant de l'Autriche a mis le Comité au courant des faits nouveaux concernant le Partenariat du Programme paneuropéen pour l'écoconduite (voir le document informel n° 4). Dans le cadre du partenariat existant, une série de cours de conduite écologique avaient été dispensés dans plusieurs villes. Avaient été présentés des enseignements tirés de cours expérimentaux, des propositions concrètes sur la façon de

⁸ Voir <http://www.heatwalkingcycling.org/>.

rendre plus efficace un cours de conduite écologique et les étapes ultérieures envisagées. Avaient commencé d'être élaborées des directives du Programme paneuropéen pour une écoconduite, qui devaient comprendre des éléments concernant la certification des formateurs, un programme de formation pour les écoles de conduite et des cours de formation pour les conducteurs professionnels et privés. Les directives seraient présentées à la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement.

Partenariat pour des déplacements favorables à l'environnement et à la santé dans le domaine des loisirs et du tourisme

66. Le représentant de l'Autriche a fait rapport sur le Partenariat du Programme paneuropéen pour des déplacements favorables à l'environnement et à la santé dans le domaine des loisirs et du tourisme (TRANSDANUBE), qui visait à contribuer au développement de la région du Danube en fournissant à ses visiteurs et ses habitants des systèmes de transport multimodaux efficaces, sans incidence sur le climat, sobres en carbone et à faibles taux d'émissions, ainsi que des services touristiques durables. Plusieurs activités avaient été exécutées, et un projet de suivi intitulé « Transdanube.Pearls – Network for Sustainable Mobility along the Danube » (Perles transdanubiennes – Réseau pour des déplacements durables le long du Danube) (voir document informel n° 3 b)) était actuellement mis en œuvre. Ce projet impliquait 10 pays partenaires représentés par des ministères nationaux, des autorités régionales et locales ainsi que des sociétés de transports et des voyagistes. Ce projet d'une durée de deux ans et demi serait lancé lors d'une réunion prévue en Serbie en février 2017.

Partenariat pour l'emploi dans le secteur des transports respectueux de l'environnement et de la santé

67. Une représentante du PNUE (membre du Partenariat) a rappelé que la deuxième phase du Partenariat du Programme paneuropéen sur l'emploi dans le secteur des transports respectueux de l'environnement et de la santé visait à améliorer la compréhension des données sur les emplois liés à la pratique du vélo et à étoffer ces données. Elle a mis le Comité au courant des principales conclusions de l'étude réalisée conjointement par le PNUE, l'OMS/Europe et la CEE sur la pratique du vélo et les emplois verts (voir par. 25 à 29 ci-dessus), et a noté que l'analyse avait été entreprise sur la base d'un vaste ensemble de données provenant de 35 villes. La version définitive de la publication serait publiée en anglais et en russe.

Partenariat pour l'intégration des transports et des préoccupations relatives à la santé et à l'environnement en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme

68. Les délégations française et russe ont fait rapport sur le Partenariat pour l'intégration des transports et des préoccupations relatives à la santé et à l'environnement en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme, qui coïncide avec le but prioritaire n° 5 du Programme paneuropéen. Deux universités, l'une russe et l'autre française, étaient déjà impliquées dans le Partenariat et des activités pour 2017 avaient été programmées. Les représentants de la Fédération de Russie et de la France ont invité les autres pays à se joindre au Partenariat. La représentante de la Norvège a fait savoir que son pays souhaitait appuyer la mise en œuvre du but n° 5, notant que celle-ci était importante pour la viabilité des villes et des communautés. La Norvège était disposée à partager son expérience et à fournir des orientations à cet égard. Les représentants des États membres se sont montrés intéressés à ce que la Norvège compile les meilleures pratiques dans un manuel qu'elle partagerait avec les autres États membres du Programme paneuropéen.

69. Le Comité directeur a examiné les descriptifs de partenariat (document informel n° 5) et a remercié tous les membres des partenariats du Programme paneuropéen pour leur participation et leur appui. Les pays chefs de file des partenariats qui n'avaient pas encore soumis de descriptif de partenariat ont été invités à le faire pour la prochaine réunion du Bureau.

D. Académie du Programme paneuropéen

70. Le Président a rappelé qu'à la quatrième Réunion de haut niveau, les États membres avaient établi l'Académie du Programme paneuropéen en tant que nouveau mécanisme de mise en œuvre visant à associer la science, la politique et la pratique. L'Académie devait être un lieu d'échanges visant à renforcer les capacités d'intégration en matière de transports, de santé, d'environnement et d'aménagement du territoire et à faciliter l'acquisition de connaissances nouvelles.

71. Le secrétariat a présenté un ensemble d'activités de l'Académie du Programme paneuropéen, notamment la mise au point et la diffusion des outils du Programme, par exemple l'Outil d'évaluation sanitaire et économique et l'outil sur les Futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS), pour lesquels des ressources étaient disponibles, et de nouvelles activités, telle l'université d'été du Programme paneuropéen, qui n'avaient pas pu être exécutées en raison d'un manque de ressources financières et humaines. Il a été souligné que la mise en œuvre de l'université d'été du Programme paneuropéen exigeait un effort important de mobilisation de ressources financières et humaines.

72. Le secrétariat a rappelé qu'à sa vingt-neuvième réunion, le Bureau avait examiné le projet de plan de travail pour les activités de l'Académie du Programme paneuropéen et l'avait porté à l'attention du Comité directeur pour adoption.

73. Le Comité a exprimé son intérêt pour les activités proposées pour l'Académie du Programme paneuropéen, qui pouvait aussi comprendre des mesures de mise en œuvre du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, à exécuter en collaboration avec le Partenariat pour la pratique du vélo. Le Comité a approuvé la proposition consistant à modifier la période du programme de travail de l'Académie de 2016-2018 en 2017-2018.

E. Recherche de nouveaux outils de mise en œuvre de la Déclaration de Paris

74. Le secrétariat a informé le Comité de l'utilisation de l'outil ForFITS, qui avait été élaboré dans le but de renforcer la coopération et la planification internationales en matière de politiques de transport durables, en particulier afin de faciliter l'atténuation des changements climatiques. ForFITS aidait les décideurs à prendre des décisions éclairées sur les mesures visant à réduire les émissions de dioxyde de carbone générées par le secteur des transports. La mise au point de cet outil avait été financée par le Compte de développement avec la participation de toutes les commissions régionales de l'ONU.

75. L'outil ForFITS avait été employé pour la première fois dans le cadre du Programme paneuropéen aux niveaux local (ville de Kaunas) et national (Lituanie), afin de quantifier les effets des futures politiques urbaines à Kaunas, notamment les projections d'activités de transport et d'émissions de dioxyde de carbone. Trois scénarios parallèles avaient été analysés. En outre, un scénario additionnel permettait de calculer les effets conjoints de tous les autres scénarios.

76. En se fondant sur l'étude réalisée à Kaunas, le secrétariat a illustré les possibilités d'utilisation de l'outil ForFITS dans le cadre du Programme paneuropéen pour la mise en œuvre de la Déclaration de Paris. ForFITS pouvait fournir un cadre solide et transparent, capable d'analyser des stratégies susceptibles de favoriser le développement de transports durables aux niveaux local et national et de relier ces stratégies à la prise de décisions.

77. Les membres du Comité directeur sont convenus que l'outil ForFITS pouvait apporter une solide contribution à la mise en œuvre de la Déclaration de Paris et contribuer activement à la lutte contre les changements climatiques en promouvant des transports viables aux niveaux local, national et international, ainsi qu'il est énoncé aux paragraphes 14 et 15 de la Déclaration de Paris. La représentante de la Norvège a souligné qu'il était important d'utiliser l'outil ForFITS de manière plus régulière pour atteindre les buts prioritaires du Programme paneuropéen.

V. Conduite du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

A. Suivi de la mise en œuvre des buts prioritaires du Programme paneuropéen

78. Le Président a rappelé au Comité que le questionnaire d'enquête était le principal mécanisme de notification permettant au Programme paneuropéen de suivre la mise en œuvre de la Déclaration de Paris au niveau national. Le secrétariat du Programme paneuropéen avait régulièrement mené cette enquête auprès des États membres depuis 2011.

79. Le secrétariat a présenté les résultats du questionnaire qui avait été diffusé en septembre 2016 (document informel n° 7). Le questionnaire avait été distribué à tous les États membres de la CEE ou d'OMS/Europe disposant d'au moins un coordonnateur du Programme paneuropéen. Seize États membres avaient répondu.

80. Le Comité directeur a pris note de l'étude et a examiné les moyens d'encourager davantage de pays à soumettre le questionnaire rempli. Certains représentants ont recommandé de simplifier ce dernier. Certains membres du Comité ont proposé d'envoyer le questionnaire aux trois ministres compétents en même temps qu'aux coordonnateurs.

81. Le Comité directeur a demandé au secrétariat d'envisager d'envoyer à chacun des trois ministères une lettre priant leur gouvernement d'aider leur coordonnateur à remplir le questionnaire.

B. Stratégie de communication

82. Le Président a rappelé que le secrétariat proposait chaque année au Comité, pour examen, une liste de possibilités en matière de communication visant à renforcer la visibilité du Programme paneuropéen. Les activités de communication s'appuyaient également sur le Portail d'échange d'informations du Programme.

83. Le secrétariat a présenté une liste de propositions de possibilités en matière de communication pour le Programme paneuropéen en 2017 (document informel n° 9). Les manifestations étaient réparties de façon équilibrée entre les trois secteurs du Programme. Outre les activités du Programme (les réunions du Bureau et du Comité directeur et ateliers liés à la course de relais), le secrétariat avait déterminé des possibilités de mettre en avant le Programme paneuropéen, ses activités et ses outils au niveau international en 2017.

84. Comme en avait décidé le Comité directeur à sa treizième session, le secrétariat a fait le point sur les progrès accomplis en vue de moderniser l'architecture du Portail d'échange d'informations et du site Web du Programme paneuropéen (document informel n° 8), en rappelant que le principal objectif du Portail était de fournir un portail Internet qui rassemblerait toute une gamme d'informations politiques, juridiques et scientifiques, y compris les bonnes pratiques, sur des questions concernant les transports, la santé et l'environnement, et qui en faciliterait la diffusion.

85. Le Comité a réaffirmé que le Portail d'échange devait répondre aux besoins des pays de l'Europe orientale et de l'Europe du Sud-Est, du Caucase et de l'Asie centrale, notamment en permettant l'accès à des utilisateurs russophones. Il a accueilli avec satisfaction le rapport du secrétariat et a demandé à ce dernier de mettre la dernière main à la conception du Portail d'échange puis de l'intégrer au site Web actualisé.

C. Programme de travail du Programme paneuropéen pour 2016-2017

86. Le secrétariat a présenté un programme de travail détaillé pour le Programme paneuropéen, dans lequel figuraient les activités menées en 2016 et celles prévues en 2017 (document ECE/AC.21/SC/2016/4–EUPCR1612201/4.1/SC14/4). Le Président a invité le Comité à examiner son programme de travail et à l'adopter.

87. Le Comité a étudié les activités menées à bien en 2016 et a adopté son programme de travail pour 2017. Il a aussi demandé au secrétariat d'établir, pour sa quinzième session, l'ordre du jour, le rapport et jusqu'à cinq documents d'information, y compris une note de cadrage pour le Colloque du Programme paneuropéen.

D. Questions financières

88. Le secrétariat a informé le Comité directeur du montant et de l'affectation des ressources extrabudgétaires mises à la disposition de la CEE et de l'OMS/Europe en 2015 et 2016 (document ECE/AC.21/SC/2016/5–EUPCR1612201/4.1/SC14/5).

89. Le Président a invité les États membres à doter le Programme paneuropéen de ressources suffisantes pour financer les activités approuvées par le Comité.

90. Le Comité directeur s'est félicité de l'intention manifestée par l'Autriche, la Norvège, la Serbie et la Suisse de continuer à contribuer au financement des activités du Programme paneuropéen. Il a aussi exprimé sa gratitude aux États et organisations membres qui avaient fourni un appui en nature, par exemple en organisant des réunions, en fournissant des compétences techniques ou en traduisant des publications du Programme.

E. Renforcement des synergies avec d'autres organisations et processus internationaux

91. Le Président a rappelé que le secrétariat avait informé le Bureau du Programme paneuropéen, à sa vingt-neuvième session, des préparatifs de la sixième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé (Ostrava (Tchéquie), 13-15 juin 2017). Les résultats de la Conférence ministérielle devaient être axés sur les résultats et comprendre un très petit nombre d'engagements ciblés. Le Comité directeur du Programme paneuropéen et son Bureau ont été invités à examiner comment et dans quelle mesure le Programme pouvait être impliqué dans la préparation et les résultats de la Conférence ministérielle.

92. Le secrétariat a présenté plusieurs moyens par lesquels le Programme paneuropéen pouvait collaborer avec le Processus européen Environnement et santé dans la perspective de la sixième Conférence ministérielle (document informel n° 10), notamment grâce à la participation de membres du Comité directeur du Programme à la Conférence ministérielle sur les questions liées au PPE-TSE.

93. Le Comité directeur a examiné les propositions ci-après :

a) L'organisation d'une manifestation parallèle du Programme paneuropéen et d'une exposition à la sixième Conférence ministérielle ;

b) La tenue d'une réunion du Programme à l'occasion de la Conférence ministérielle ;

c) La fourniture d'une contribution au projet de déclaration ministérielle qui serait adoptée à la Conférence.

94. Le Comité a décidé de donner suite aux trois propositions et a recommandé de les transmettre au Groupe de travail européen Environnement et santé pour examen à sa sixième réunion (Vienne, 29 et 30 novembre 2016).

95. Le secrétariat a en outre informé le Comité des manifestations visant à célébrer le soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs. Des ministres des transports de la région de la CEE et au-delà participeraient à une réunion ministérielle (Genève, 21 février 2017). Le secrétariat a proposé d'inclure le Programme paneuropéen dans la résolution ministérielle qui serait adoptée à cette réunion.

96. La Chef du Groupe du logement et de l'aménagement du territoire de la Division des forêts, de l'aménagement du territoire et du logement a fait le point sur l'évolution récente des travaux du Comité du logement et de l'aménagement du territoire dans le cadre du Nouveau Programme pour les villes, adopté à la Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable (Habitat III) (Quito, 17-20 octobre 2016), et

du Programme de développement durable à l'horizon 2030. Elle a également rendu compte des résultats de la session extraordinaire du Comité (Genève, 1^{er} et 2 décembre 2016) et de la préparation du débat ministériel, qui devait être organisé durant la session ordinaire de 2017 du Comité. Les activités du Comité concernant le développement urbain durable offraient des possibilités de coopération et des synergies avec les activités du Programme paneuropéen en vue de la réalisation du but prioritaire n° 5. Elle a également appelé l'attention sur des travaux conjoints sur des villes intelligentes et durables avec l'Union internationale des télécommunications et sur l'élaboration d'indicateurs de résultats pour les villes intelligentes.

97. Le secrétariat a informé le Comité directeur de la tenue d'une manifestation parallèle intitulée « Inventer des villes vivables, inclusives et favorables à la santé » (Leipzig (Allemagne), 18 mai 2016), organisée à l'occasion du Forum international des transports par un réseau de villes et de régions européennes œuvrant ensemble à mettre au point des technologies et politiques novatrices en matière de transports locaux.

98. La manifestation avait pour objectif de sensibiliser les représentants au Forum international des transports (ministres, représentants nationaux, prestataires de services en technologies de l'information liées aux transports et représentants du secteur des transports) à la relation entre la santé publique et les transports. Cette manifestation avait été l'occasion de faire connaître des exemples de bonnes pratiques en matière de promotion des déplacements actifs en milieu urbain et de présenter l'Outil d'évaluation sanitaire et économique. La manifestation avait été appuyée financièrement par le projet Activité physique grâce aux transports durables.

VI. Questions diverses

99. Le représentant de l'Autriche a annoncé que Vienne accueillerait la Conférence internationale de la jeunesse (27-29 novembre 2016), à laquelle devaient participer environ 70 représentants de la jeunesse venus de plus de 30 pays qui examineraient des propositions concernant les moyens de renforcer la participation de représentants de la jeunesse à la prise de décisions, et la manière dont les jeunes pouvaient contribuer à la mise en œuvre d'activités en matière d'environnement et de santé et appuyer le Programme paneuropéen dans la perspective de la tenue de la cinquième Réunion de haut niveau. Il était important d'associer des représentants de la jeunesse à la prise de décisions et à la mise en œuvre d'activités ayant trait à l'environnement et à la santé. Les délégués ont été invités à soutenir la participation des jeunes, conformément au paragraphe 17 de la Déclaration de Paris du Programme paneuropéen.

100. Le Comité directeur a encouragé la participation des jeunes à la prise de décisions concernant les activités ayant trait à l'environnement et à la santé.

VII. Session suivante du Comité directeur

101. Le Comité directeur est convenu que sa quinzième session (y compris le colloque 2017 du Programme paneuropéen) se tiendrait au Palais des Nations, à Genève, du 6 au 8 novembre 2017. La réunion commencerait l'après-midi du 6 novembre par le colloque 2017 du Programme paneuropéen, qui serait suivi, le 7 novembre et la matinée du 8, par la réunion du Comité directeur, et se terminerait avec une réunion du Bureau dans l'après-midi du 8 novembre 2017.

102. Le Comité directeur a demandé au secrétariat d'établir, en consultation avec le Bureau, le rapport sur sa quatorzième session.

Annexe I

Rapport de la trentième réunion du Bureau

I. Participation et questions d'organisation

1. La trentième réunion du Bureau du Comité directeur du Programme paneuropéen s'est tenue le 9 novembre 2016 au siège de l'OMS, à Genève. Elle était présidée par le Président du Comité directeur du Programme, M. Ion Salaru, du Centre national de santé publique (République de Moldova), et coprésidé par M^{me} Nino Tkhilava (Géorgie) et M. Vadim Donchenko (Fédération de Russie). Ont participé à la réunion les autres membres du Bureau ci-après : M. Julien Fernandez (France) ; M^{me} Biljana Filipovic (Serbie) ; M. Mihail Kochubovski (ex-République yougoslave de Macédoine) ; M. Matthias Rinderknecht (Suisse) ; et M. Robert Thaler (Autriche).
2. Le secrétariat conjoint était assuré par les divisions de l'environnement et des transports durables de la CEE et par OMS/Europe.
3. Le Bureau a examiné la composition du Bureau et a noté que davantage d'efforts étaient nécessaires pour qu'y participent des représentants des secteurs des transports et de l'environnement.

II. Colloque du Programme paneuropéen

4. Le Bureau a examiné les conclusions du colloque 2016 du Programme paneuropéen et a confirmé de nouveau l'importance des manifestations de ce genre.
5. Le Bureau a décidé que le colloque de 2017 serait axé sur le but prioritaire n° 2 « Gérer une mobilité viable et favoriser un système de transport plus efficient ». Les membres du Bureau ont proposé d'examiner les sujets des déplacements urbains, des déplacements durables et favorables à la santé et des orientations en matière de gestion des déplacements encourageant les déplacements non motorisés. Les membres du Bureau ont souligné qu'il importait de convenir d'une définition concrète de la « gestion de la mobilité ». En outre, les membres du Bureau ont exprimé leur intérêt pour l'idée de débattre d'une vision d'avenir pour les systèmes de transport. Comme l'a fait observer le membre autrichien, les résultats d'une enquête menée dans son pays avaient indiqué que 70 % de la population s'attendait à ce que la qualité des systèmes de transport se dégrade au cours des prochaines années.
6. Enfin, les membres du Bureau ont estimé que le colloque de 2017 devait avoir des résultats concrets qui puissent être présentés à la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement.

III. Examen initial des préparatifs de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement

7. Le Bureau a continué de débattre des préparatifs de la cinquième Réunion de haut niveau. Il a été souligné qu'une fois que le Gouvernement autrichien aurait décidé de la date de la réunion, le Bureau commencerait à proposer des mesures plus concrètes concernant les préparatifs.
8. Les membres du Bureau ont discuté de manière approfondie de la structure et des principaux thèmes de la réunion. Il a été suggéré que devraient y être abordées des questions concrètes, notamment les suivantes : Que devaient cesser de faire les pays ? Que devaient-ils commencer à faire ? Comment le Programme paneuropéen pouvait-il les aider ?

IV. Mise en œuvre de la Déclaration de Paris

Course de relais du Programme paneuropéen

9. Les membres du Bureau ont souligné que la course de relais du Programme paneuropéen était le plus actif de tous les outils actuellement mis en œuvre, et ont recommandé qu'il soit continué de l'appuyer activement.

10. Le membre de la Fédération de Russie a noté qu'un des facteurs faisant obstacle à la promotion du vélo en tant que mode de transport dans son pays était que celui-ci n'était pas considéré comme un mode de transport et que les questions liées à la pratique du vélo ne figuraient pas dans les attributions du Ministère des transports. Le secrétariat a étudié la possibilité d'inclure dans le questionnaire annuel une question sur le fait de savoir si la pratique du vélo était considérée par le Gouvernement comme un mode de transport, et si le Ministère des transports ou un autre ministère en était chargé.

11. Le Président a invité les États membres à continuer d'organiser des courses de relais. Il a en outre informé le Bureau que son pays, la République de Moldova, étudiait la possibilité d'organiser une course de relais en 2018.

Partenariats du Programme paneuropéen

12. Le Bureau a poursuivi ses échanges de vues sur les partenariats du Programme paneuropéen. Le membre de la Fédération de Russie a fait part de sa préoccupation concernant la méthode utilisée dans l'Outil d'évaluation sanitaire et économique pour évaluer la valeur d'une vie humaine. En particulier, étant donné qu'en Fédération de Russie l'espérance de vie était inférieure à celle des pays européens, il souhaitait que les méthodes de calcul puissent être harmonisées. Le secrétariat a précisé la méthode sous-tendant l'Outil, qui avait été élaboré en étroite collaboration avec l'Organisation de coopération et de développement économiques. Il a également précisé que, chaque fois que cela était approprié, les États membres devaient utiliser des valeurs nationales.

13. Le Président a rappelé la demande antérieurement présentée par le secrétariat aux pays chefs de file de partenariats tendant à ce qu'ils soumettent les descriptifs de partenariat avant la réunion suivante du Bureau.

V. Conduite du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

Suivi de la mise en œuvre des buts prioritaires du Programme paneuropéen

14. Le Bureau a considéré que le questionnaire électronique était un outil efficace de contrôle régulier de la mise en œuvre du Programme paneuropéen. Globalement, 30 % des États membres avaient soumis le questionnaire en 2016. Les informations recueillies étaient essentielles pour rendre compte de la mise en œuvre du Programme.

15. Le secrétariat a souligné que, comme les années précédentes, dans une large mesure, les réponses reçues émanaient des pays le plus activement engagés dans la mise en œuvre du Programme paneuropéen au moyen des divers mécanismes prévus à cet effet. Cela indiquait clairement que l'engagement direct et la participation au Programme apportaient une valeur ajoutée aux États membres. Toutefois, il restait nécessaire de rechercher quelles difficultés et contraintes rencontraient les pays non engagés dans le processus, de les recenser et d'y remédier dans le cadre du programme de travail du Programme paneuropéen.

16. Certains membres du Bureau ont évoqué la complexité des questionnaires. Le secrétariat a invité les pays à proposer des moyens de le rendre plus convivial.

VI. Questions diverses

17. Le représentant de l'Autriche a suggéré au secrétariat d'envoyer à chacun des trois ministères concernés de tous les pays de la région de la CEE et de l'OMS/Europe des lettres leur demandant de désigner des coordonnateurs du Programme paneuropéen afin que puisse en être établie une liste actualisée pour la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement.

VII. Réunion suivante du Bureau

18. Le Bureau a décidé que la trente et unième réunion du Bureau se tiendrait les 4 et 5 juillet 2017 dans les locaux de l'OMS/Europe, à Copenhague.

Annexe II

Mandat révisé des partenariats du Programme paneuropéen

I. Mandat

1. À la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Amsterdam, 22 et 23 janvier 2009), les participants sont convenus de faire des partenariats du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement un des moyens de réaliser les quatre buts prioritaires du Programme pendant la période 2009-2014 (voir la Déclaration d'Amsterdam et le document ECE/AC.21/2009/2–EUR/09/5086385/2, annexe I)⁹. À la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Paris, 14-16 avril 2014), les États membres du Programme paneuropéen ont confirmé de nouveau leur volonté d'atteindre ces quatre buts prioritaires et en ont adopté un cinquième dans la Déclaration de Paris (document ECE/AC.21/2014/2–EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, annexe)¹⁰.

2. Les partenariats du Programme paneuropéen visent trois objectifs principaux :

a) Fournir au Programme un moyen efficace d'appuyer la mise en œuvre de son plan de travail pour ce qui est des aspects relatifs à la conception d'outils et de méthodes et fournir des moyens techniques pour aider les États membres à mettre en œuvre le Programme au niveau national ;

b) Renforcer le sentiment d'être partie prenante parmi les partenaires éventuels (notamment les États membres, les institutions financières internationales, les organisations non gouvernementales et intergouvernementales et les établissements universitaires et instituts techniques concernés) qui seraient étroitement associés aux travaux à mener dans le cadre du partenariat ;

c) Offrir une base plus solide et plus durable aux ressources humaines et financières nécessaires pour mettre en œuvre le plan de travail du Programme aux niveaux national et international, ce qui permettrait de remédier à l'une des principales faiblesses de celui-ci¹¹.

3. Les principales activités menées dans le cadre des partenariats sont les suivantes :

a) Mettre au point des orientations, des méthodes, des outils et des modules de formation pour des méthodes intégrées de prise de décisions dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement ;

b) Fournir une assistance technique aux niveaux national et infranational afin d'aider à élaborer, mettre en œuvre et évaluer des méthodes intégrées et appliquer des directives, méthodes et outils, notamment des orientations en vue de l'élaboration de plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement, en particulier dans les pays de l'Europe orientale, de l'Europe du Sud-Est, du Caucase et de l'Asie centrale ;

c) Promouvoir le renforcement des capacités, la formation et l'échange de savoir-faire et de connaissances techniques, l'accent étant mis sur les besoins des pays de la CEE en transition économique ;

d) Mettre au point des supports de promotion et promouvoir la recherche et la diffusion de résultats dans les domaines visés par la course de relais du Programme paneuropéen ;

⁹ Voir le rapport de la Troisième réunion de haut niveau ou la Déclaration d'Amsterdam (publication), téléchargeables à l'adresse <http://www.unece.org/index.php?id=2519/>.

¹⁰ Téléchargeable à l'adresse <http://www.unece.org/index.php?id=31244/>.

¹¹ Voir aussi : *Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement : évaluation et progrès effectués* (document ECE/AC.21/2), disponible à l'adresse <http://www.unece.org/index.php?id=2527>.

e) Favoriser des activités de plaidoyer et de coopération au niveau international ;

f) Encourager le partage et la diffusion des informations et mieux faire connaître le Programme paneuropéen ;

g) Contribuer à d'autres domaines d'activité, conformément à la Déclaration de Paris.

4. Chaque partenariat coordonne étroitement ses activités avec d'autres organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales représentées au sein du Comité directeur, et coopère avec des organisations financières et donatrices internationales qui affectent des fonds à des programmes et des projets dans les domaines concernés pour la mise en œuvre des activités du Programme et des déclarations émanant des Réunions de haut niveau du Programme paneuropéen.

5. Les partenariats encouragent la collaboration entre secteur public et secteur privé et la participation des deux à la mise en œuvre d'activités conformes à leur programme de travail. Ils encouragent également la coopération avec les établissements d'enseignement afin d'améliorer les activités de renforcement des capacités dans les domaines pertinents, dans l'optique de mettre en place des transports respectueux de l'environnement et de la santé.

II. Cadre institutionnel

A. Partenaires du Programme paneuropéen

6. Les partenariats du Programme paneuropéen fonctionnent de manière souple, sous les auspices et avec les conseils du Comité directeur et en coordination avec le secrétariat. Ils sont ouverts, sur la base d'une participation volontaire, aux États membres, aux organisations non gouvernementales de premier plan qui sont membres du Comité directeur, aux organisations intergouvernementales concernées et éventuellement à des institutions financières internationales déterminés à s'associer à un partenariat.

7. Les partenaires soutiennent les partenariats et participent à l'élaboration et à la mise en œuvre d'activités ou de projets déterminés, conformément au programme de travail établi pour le Programme. En outre, ils appuient les activités de diffusion et celles visant à mobiliser des ressources.

8. Les activités des partenariats sont coordonnées par le secrétariat, dans le cadre d'un plan de travail convenu et en fonction de la disponibilité des ressources nécessaires, sauf indication contraire dans le descriptif du partenariat (voir ci-dessous). Cela permet de concentrer les ressources sur la mise au point de produits très visibles, afin de donner au partenariat l'image d'un mécanisme efficace (d'en faire une « griffe » portée par ses mesures dans les domaines des transports, de l'environnement et de la santé), l'objectif étant d'attirer d'autres partenaires.

9. Les partenaires du Programme paneuropéen sont invités à participer activement à la coordination et à la gestion de chaque partenariat et de ses activités de fond, soit financièrement, en allouant des fonds au secrétariat du Programme, soit en nature, en détachant du personnel à ce même secrétariat. Quoi qu'il en soit, pour fonctionner correctement, le partenariat doit être géré de manière durable par du personnel permanent disposant du temps et des ressources nécessaires, selon le souhait des partenaires, pour se charger d'élaborer et mettre en œuvre les activités et projets du partenariat.

10. Chaque partenariat est tenu de rendre compte chaque année au Comité directeur, officiellement et par écrit, des activités achevées, en cours ou prévues, des nouveaux partenaires ainsi que de tout changement apporté au descriptif du partenariat. Des comptes rendus intermédiaires doivent être soumis au Bureau lors des réunions de mi-session.

B. Réseaux de ressources des partenariats du Programme paneuropéen

11. Les réseaux de ressources des partenariats du Programme paneuropéen sont établis par les partenaires pour mettre en commun des savoir-faire techniques issus d'établissements universitaires et d'institutions publiques, de centres d'excellence et de centres collaborateurs de l'OMS dans les domaines pertinents pour la mise en œuvre du Programme. Ces réseaux fournissent des compétences techniques et peuvent être invités à contribuer à l'élaboration de supports de formation et de renforcement des capacités, ainsi qu'à aider à la diffusion et à la mise en œuvre de ces supports, et à fournir des savoir-faire aux pays en cas de besoin. Ils garantissent la rationalité financière du partenariat en donnant accès aux meilleurs savoir-faire disponibles en fonction des besoins du projet concerné. Ils sont associés à la Boîte à outils et au Portail d'échange d'informations du Programme.

C. Procédure à suivre pour mettre en place un partenariat du Programme paneuropéen, le modifier, en devenir membre et y mettre fin

12. Les partenariats du Programme paneuropéen ont un objectif clairement défini, comblent des lacunes manifestes dans le domaine des connaissances et de la pratique, sont tournés vers l'action et visent à fournir aux États membres des produits de grande qualité, dans le droit fil des buts prioritaires du Programme. Ils visent à apporter de la valeur ajoutée grâce à la mise au point d'outils et de méthodes et au partage de bonnes pratiques. Les partenariats du Programme paneuropéen sont ouverts à tous ceux qui souhaitent en devenir membre et sont habilités à recevoir des contributions tant financières qu'en nature.

13. Le Comité directeur détient le pouvoir décisionnaire pour la création de nouveaux partenariats du Programme paneuropéen. Afin de faciliter cette décision, les partenaires intéressés préparent, en collaboration avec le secrétariat et en utilisant le formulaire fourni par celui-ci, un descriptif du partenariat qui est ensuite soumis au Comité directeur pour approbation. Le formulaire doit comprendre les éléments suivants :

- a) Objectif du partenariat ;
- b) Champ d'application et objet ;
- c) Liste des partenaires initiaux (au moins deux) ;
- d) Modalités de gestion (partenaires principaux, mécanisme de coordination et rôle du secrétariat) ;
- e) Groupes cibles ;
- f) Place du nouveau partenariat dans le plan de travail du Programme paneuropéen et contribution du partenariat à la réalisation d'au moins un des buts prioritaires du Programme ;
- g) Plan de travail spécifique comportant des résultats à un horizon de deux à quatre ans et contributions envisagées à la Réunion de haut niveau suivante ;
- h) Couverture des besoins financiers du partenariat ;
- i) Proposition de suivi de la mise en œuvre et de soumission de rapports au Comité directeur.

14. Par ailleurs, les partenaires initiaux peuvent confirmer leur participation en remettant au secrétariat une lettre d'intention signée dans laquelle ils expliquent pourquoi ils souhaitent entrer dans le partenariat et indiquent la nature et le niveau de leur future contribution.

15. Les partenaires qui souhaitent rejoindre un partenariat existant sont invités à présenter au secrétariat une lettre d'intention signée dans laquelle ils expliquent ce qui les intéresse dans ce partenariat et indiquent la nature et le niveau de leur future contribution.

16. Le Comité directeur peut charger le Bureau d'approuver à titre préliminaire d'éventuelles modifications du descriptif du partenariat, tel qu'il apparaît sur le formulaire soumis au Comité directeur pour la création du partenariat (voir par. 13 ci-dessus), afin de

ne pas retarder la mise en œuvre du plan de travail du partenariat. Il se charge alors d'examiner et d'entériner les modifications proposées à sa session suivante.

17. Il peut être mis fin à un partenariat du Programme paneuropéen existant par décision du Comité directeur.

D. Financement

18. Un partenariat est principalement financé par des contributions volontaires de ses partenaires. Ces ressources peuvent être financières ou en nature. Les partenaires du Programme paneuropéen peuvent allouer des ressources à des projets spécifiques concrets limités dans le temps. Les partenaires du Programme sont en outre invités à fournir des fonds sans affectation particulière de manière à garantir un financement adéquat des travaux de secrétariat du partenariat. Le secrétariat, avec le concours du Réseau de ressources, assume les fonctions essentielles, telles que la coordination et la mise en œuvre des activités de base, l'élaboration de propositions de projets et la mobilisation de ressources destinées à des activités ponctuelles conformes à la mission et au mandat du partenariat. Le Réseau de ressources ne crée pas de charge financière supplémentaire pour l'Organisation des Nations Unies.

E. Utilisation du logo du Programme paneuropéen dans des activités mises en œuvre dans le cadre des partenariats

19. Étant donné que le logo du Programme paneuropéen est un label de qualité digne de foi pour les activités et les produits des partenariats, et qu'il engage la responsabilité de la CEE et de l'OMS/Europe, son utilisation (y compris à des fins de communication) est soumise à l'autorisation écrite du secrétariat.

F. Participation aux partenariats du Programme paneuropéen d'acteurs autres que des États

20. La participation d'acteurs autres que des États (par exemple des institutions universitaires, des organisations non gouvernementales, des entreprises privées ou des fondations philanthropiques) à la mise en œuvre de partenariats du Programme paneuropéen est la bienvenue et est encouragée, mais toutes les précautions doivent être prises pour éviter tout conflit d'intérêts, réel ou supposé, dans la conception, les objectifs et les résultats d'un partenariat, ainsi que dans son administration. Cela comprend notamment le financement et le coparrainage de manifestations et de publications. C'est la raison pour laquelle la participation d'acteurs autres que des États doit être soigneusement évaluée au cas par cas et avalisée par les services compétents de la CEE et de l'OMS.
