

**Commission économique pour l'Europe****Bureau régional de l'Organisation mondiale de la Santé 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**Dix-huitième session**

Genève, 25-27 novembre 2020

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

Préparation de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement :

Projet de déclaration et ses annexes

Projet de déclaration de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement**Note du Bureau***Résumé*

Les participants à la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Paris, 14-16 avril 2014) ont décidé de tenir une cinquième Réunion de haut niveau dans le cadre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) en 2020 au plus tard et s'est félicitée de l'offre faite par l'Autriche de l'accueillir (document ECE/AC.21/2014/2-EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, par. 49). En raison de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19), la cinquième Réunion de haut niveau est maintenant prévue en 2021, à Vienne.

Ses participants seront appelés à examiner et à adopter la Déclaration de Vienne. À sa seizième session (Genève, 12-14 décembre 2018), le Comité directeur a examiné un premier projet de déclaration. Il a révisé ce document à sa dix-septième session (Genève, 21-23 octobre 2019), et n'a laissé qu'un petit nombre de questions sur lesquelles il restait encore à se mettre d'accord. Le Comité directeur a demandé que la déclaration soit parachevée bien avant la Réunion de haut niveau, afin qu'elle soit disponible sous sa forme définitive dans les trois langues officielles de la Commission économique pour l'Europe (CEE).



La présente version tient compte des modifications apportées par le Comité directeur à sa dix-septième session, ainsi que lors d'une réunion préparatoire tenue en ligne le 30 juin 2020. Il a en outre été décidé, lors de cette réunion préparatoire, que les « principes de transport durable respectueux de l'environnement et de la santé », qui sont en cours d'élaboration dans le cadre du PPE-TSE, devaient être intégrés au texte de la déclaration, et qu'un résumé d'une page de ces principes devait figurer dans une annexe à ladite déclaration. Il a en outre été décidé que la déclaration devrait traiter des conséquences de la pandémie de COVID-19 et de la « nouvelle normalité ».

Il est demandé au Comité directeur de régler tous les problèmes qui subsistent dans le texte du projet de déclaration et de se prononcer sur sa diffusion aux États membres avant la Réunion de haut niveau.

Déclaration de Vienne : Vers une mobilité et des transports propres, sûrs, sains et inclusifs pour le bonheur et la prospérité de tous

Nous, ministres et chefs de délégation des États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) dans la Région européenne de l'OMS, participant à la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, tenue à Vienne du ... au ... 2021,

Préambule

Réaffirmant notre engagement en faveur de la Déclaration de Paris de 2014, intitulée « La ville bouge : place aux usagers ! », et notre volonté de collaborer à la mise en œuvre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) afin de parvenir à des transports et une mobilité durables, [résilients]¹, abordables et inclusifs, sûrs et sains, écologiques et propres,

Tirant parti de la dynamique créée dans le cadre du PPE-TSE, tout en reconnaissant qu'il est urgent d'intensifier l'action menée pour atteindre les objectifs du Programme de développement durable à l'horizon 2030, du Nouveau Programme pour les villes et de l'Accord de Paris,

Reconnaissant que la région paneuropéenne se trouve à la croisée des chemins en ce qui concerne les transports, la santé et l'environnement, avec des comportements peu favorables au développement durable en matière de transports et de mobilité, des politiques incohérentes et un manque de coordination intersectorielle, et qu'elle fait face à des défis majeurs qu'elle doit relever d'urgence en adoptant des politiques intégrées et en faisant évoluer les comportements, à savoir :

- a) La pollution de l'air ambiant, qui provoque environ un demi-million de décès prématurés par an dans la Région européenne de l'OMS ;
- b) Le bruit causé par la circulation, qui entraîne chaque année la perte de millions d'années de vie en bonne santé, avec, par exemple, environ 1,6 million d'années perdues dans les seuls États membres de l'Union européenne ;
- c) Les émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports, notamment au transport routier, qui représentent une proportion importante et croissante des émissions totales ;
- d) Le manque d'activité physique, qui cause environ 1 million de décès par an dans la Région européenne de l'OMS ;
- e) Les disparités socioéconomiques résultant d'un accès réduit à la mobilité ;
- f) Les inégalités en matière de santé environnementale résultant des effets directs et indirects du secteur des transports, en particulier pour les enfants ;
- g) Les traumatismes dus à des accidents de la circulation, principale cause de décès chez les jeunes âgés de 5 à 29 ans ;
- h) L'inefficacité économique due à l'externalisation des coûts liés à la santé, à l'environnement et aux embarras de la circulation, les citoyens des pays riches perdant chacun près de 1 000 dollars par an en restant bloqués dans les embouteillages ;

¹ Proposition du secrétariat lors de la réunion préparatoire de juin 2020.

i) L'étalement urbain, l'artificialisation des sols et la diminution de la diversité biologique ;]²

[*Reconnaissant également* les effets de la pandémie de coronavirus (COVID-19) sur les transports et la mobilité, en particulier une augmentation de la mobilité active et une diminution de l'utilisation des transports publics, que ces effets négatifs ont conduit à s'interroger sur la résilience des systèmes et des réseaux de transport en cas de crise et que les plans de relance consécutifs à la pandémie doivent permettre de renforcer ou d'accélérer la transition vers une mobilité et des transports propres, sûrs, sains et accessibles à tous ;]³

Appréciant les efforts déployés par les États membres et les autres parties prenantes pour atteindre les buts prioritaires du PPE-TSE, en particulier en s'appuyant sur les partenariats du PPE-TSE et l'organisation d'ateliers et de colloques « courses de relais », l'Académie du PPE-TSE et l'élaboration d'outils stratégiques et concrets,

Prenant acte avec satisfaction des résultats de la première Conférence mondiale sur la pollution de l'air et la santé organisée par l'OMS en 2018, de la Déclaration ministérielle issue du débat de haut niveau tenu par le Conseil économique et social à sa session de 2018, des résolutions ministérielles adoptées dans le cadre du Comité des transports intérieurs en 2017 et 2019, de la Déclaration d'Ostrava issue de la sixième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé en 2017, de la Déclaration de Batumi issue de la huitième Conférence ministérielle européenne intitulée « Un environnement pour l'Europe » en 2016, de la Déclaration de Graz issue de la réunion informelle des Ministres européens de l'environnement et des transports en 2018, de la Déclaration de l'Union européenne de 2015 sur la bicyclette en tant que mode de transport respectueux du climat et des résultats significatifs du Forum international des transports,

Soulignant que nous devons redoubler d'efforts et que des mesures supplémentaires doivent être prises d'urgence pour relever ces défis, en nous appuyant sur une coopération et des partenariats renforcés dans la région paneuropéenne et sur une approche stratégique, holistique et intégrée, unissant les forces des secteurs des transports, de la santé et de l'environnement, et complétée par des politiques intersectorielles cohérentes,

Souhaitant renforcer le PPE-TSE dans sa fonction de plateforme politique paneuropéenne, afin d'accélérer la transformation des transports et de la mobilité afin d'atteindre les objectifs d'une mobilité propre et saine et de transports à émissions nettes nulles.

Notre ambition

1. *Nous donnons* pour nouvelle ambition de parvenir à « une mobilité et des transports propres, sûrs, sains et inclusifs pour le bonheur et la prospérité de tous »⁴ ;

2. *Nous engageons* à prendre la direction de cette entreprise de transformation des transports et de la mobilité pour réaliser notre ambition, en mettant l'accent sur :

a) Les formes de mobilité et les modes de transport inclusifs et accessibles à tous dans des conditions équitables ;

b) L'amélioration des conditions de vie dans les villes et les régions par l'intégration de politiques et d'objectifs environnementaux et sanitaires dans une stratégie coordonnée de planification des transports et d'aménagement du territoire ;

c) Des transports propres, peu bruyants et à émissions nettes nulles grâce à la mise en œuvre de politiques et d'actions en faveur d'une mobilité saine, active et plus sûre ;

² À réviser à la lumière des recherches menées par un petit groupe qui est en train d'élaborer un recueil de « faits et chiffres » sur les enjeux de la problématique des transports, de la santé et de l'environnement.

³ Paragraphe proposé par le secrétariat lors de la réunion préparatoire de juin 2020.

⁴ Il a été décidé, à la réunion préparatoire de juin 2020, d'intégrer les Principes de transport durable respectueux de l'environnement et de la santé au texte de la déclaration, peut-être au premier paragraphe.

d) Des investissements, des incitations fiscales et des initiatives de financement vert visant à développer les transports durables et à stimuler la création d'emplois et l'activité économique ;

e) La mise en œuvre de modes de gestion et de services de mobilité durable, en faisant appel à des technologies appropriées en vue d'obtenir des systèmes de transport propres, efficaces, sains et sûrs ;

[f) La promotion de solutions visant à assurer une mobilité urbaine durable, dont un large éventail de modes de transport public urbain électrique, le cyclisme et la marche à pied, et la prise en compte de ces formes de mobilité dans la planification des transports et l'aménagement du territoire ;]

en impliquant les différentes parties prenantes, y compris les autorités nationales, infranationales et locales, les populations locales, les entreprises et la société civile, en particulier les jeunes et les enfants, dans cette évolution vers une mobilité et des transports écologiques et sains.

Stratégie et actions visant à réaliser notre ambition et à mener à bien la transformation des transports

3. *Convenons* d'accélérer la transformation des transports, en particulier au cours de la prochaine décennie, et nous engageons à élaborer, pour adoption en 2022, une stratégie paneuropéenne globale sur les transports, la santé et l'environnement, assortie d'une trajectoire claire pour sa mise en œuvre, afin de réaliser notre ambition commune et d'orienter les travaux futurs du PPE-TSE, et à utiliser cette stratégie pour :

a) Intensifier notre participation au PPE-TSE pour contribuer efficacement à la mise en œuvre de l'Accord de Paris, en limitant le réchauffement climatique, en renforçant la résilience des infrastructures de transport et en adaptant les transports et la mobilité aux changements climatiques ;

b) Poursuivre la mise en adéquation des activités du PPE-TSE avec le Programme 2030 en menant les activités énumérées ci-après dans le but d'aider les États membres à atteindre les objectifs de développement durable, conformément à la publication intitulée *Making THE (Transport, Health and Environment) Link* (« Faire le lien entre les transports, la santé et l'environnement ») ;

c) Renforcer notre engagement en faveur de l'action nationale et de la coopération internationale en matière de politiques visant à concrétiser notre ambition, notamment en combinant transports publics, connexions intermodales efficaces et infrastructures de mobilité active, pour tous les usagers, en vue de réduire les inégalités ;

d) Tenir compte des besoins particuliers des enfants, des jeunes, des personnes âgées et des personnes handicapées ;

[4. Mettre sur pied un groupe de travail spécial chargé de réfléchir aux différentes possibilités offertes pour la création d'un éventuel instrument juridique visant à renforcer l'action menée conformément à notre ambition, définir le champ d'application d'un tel instrument, élaborer son contenu et le soumettre au Comité directeur pour examen en vue de son adoption éventuelle à la sixième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement ;]⁵

5. *Soutenons* l'élaboration et la mise en œuvre de programmes de gestion de la mobilité pour les villes, les régions, les entreprises, le secteur du tourisme et les écoles, fondés à la fois sur les technologies propres, les véhicules à émissions nulles, l'utilisation efficace des infrastructures et la logistique verte pour les voyageurs et le fret, ainsi que sur le développement des transports publics, les services de mobilité souples pour le premier et le dernier kilomètre, la mobilité active et le renforcement de la mobilité partagée et de la

⁵ Texte révisé rédigé à la demande du Comité directeur et discuté lors de la réunion préparatoire de juin 2020.

multimodalité grâce à l'action conjointe des acteurs publics et privés dans la fourniture des services de mobilité ;

6. *Nous engageons* à faire en sorte que les activités du PPE-TSE contribuent à améliorer les conditions de vie dans nos zones urbaines, périurbaines et rurales, en les rendant plus saines, plus sûres, mieux connectées et plus accessibles, dans une perspective d'équité sociale et en ne laissant personne de côté ;

7. *Nous engageons également* à faire en sorte que les transports, la santé et l'environnement soient pris en compte conjointement dans l'aménagement du territoire afin d'assurer la cohérence des politiques visant à réduire l'étalement urbain et à améliorer l'efficacité énergétique ainsi que l'accès aux transports publics et à la mobilité active ;

8. *Décidons* de mettre en place des mécanismes de coordination au niveau national entre les secteurs des transports, de la santé et de l'environnement, y compris au niveau des autorités infranationales et locales, avec la participation d'autres parties prenantes concernées, pour faire en sorte que les transports, la santé et l'environnement soient pris en compte conjointement dans les politiques et dans l'aménagement du territoire afin de combler les lacunes en matière de services de mobilité et de réduire les conflits et les antagonismes intersectoriels ;

9. *Convenons* de promouvoir la mobilisation de ressources financières, notamment auprès des institutions financières internationales, des instruments de financement verts et des secteurs public et privé et grâce à de partenariats public-privé, tout en appliquant les critères sociaux et environnementaux pertinents, en vue d'investir dans la mobilité et les systèmes de transport durables ;

10. *Décidons* d'instaurer une coopération étroite entre le PPE-TSE et les institutions financières internationales afin de mettre au point des instruments de financement verts, en mettant l'accent sur la mobilité active et le renouvellement des parcs de véhicules de transport public ;

11. *Encourageons* le développement de solutions durables en matière de carburants à faible intensité de carbone, en augmentant la part des énergies renouvelables dans les transports et en veillant à ce que seuls les combustibles fossiles conformes à des normes écologiques élevées soient disponibles sur le marché ;

12. *Demandons* aux États membres de la CEE d'inclure dans les instruments juridiques relevant du Comité des transports intérieurs des dispositions relatives au contrôle technique des véhicules d'occasion exportés afin de réduire les effets de ces véhicules sur l'environnement et la santé et d'améliorer leur sécurité ;

13. *Décidons* d'accélérer et d'encourager la mise au point et l'introduction de véhicules à émissions faibles ou nulles, de l'électromobilité et d'infrastructures connexes au moyen de programmes financiers et d'autres programmes de soutien ;

14. *Décidons également* de stimuler la mobilité active, pierre angulaire de la transformation des transports.

[14 bis *Convenons de* prendre des mesures propres à renforcer la collecte de données nationales relatives aux domaines de convergence entre les transports, la santé et l'environnement ;]⁶

Ouvrir la voie à une mobilité saine et active dans la région paneuropéenne

15. *Reconnaissons* que la bicyclette est un mode de transport à part entière et qu'elle contribue, avec la marche à pied, à l'adoption de moyens de subsistance durables, à l'amélioration de l'environnement, à la création de conditions de santé et de sécurité plus favorables, à l'inclusion sociale, à la prospérité économique, à l'amélioration de la qualité de vie et au bonheur des citoyens ;

⁶ Comme convenu lors de la réunion préparatoire de juin 2020.

16. *Décidons* de prendre des mesures pour passer de la mobilité motorisée à la mobilité active, compte tenu en particulier du grand nombre de trajets courts réalisés dans les zones urbaines et périurbaines, et mettre en place des infrastructures adaptées au cyclisme et à la marche à pied afin de réduire les accidents entre usagers de la route motorisés et non motorisés ;

17. *Nous engageons* à atteindre les objectifs suivants d'ici à 2030 :

a) Développer sensiblement le cyclisme et la marche à pied dans chaque pays et contribuer à la réalisation de l'objectif global consistant à multiplier par deux le cyclisme dans l'ensemble de la région ;

b) Étendre et améliorer les infrastructures destinées au cyclisme et à la marche à pied dans tous les pays de la région ;

c) Élaborer et mettre en œuvre, dans chaque pays de la région, des politiques nationales en faveur du cyclisme soutenues par des plans, stratégies et programmes nationaux en la matière [, y compris en définissant des objectifs nationaux] ;

d) Améliorer notablement la sécurité des cyclistes et des piétons dans tous les pays de la région et réduire considérablement le nombre de décès et de blessures graves dans l'ensemble de la région ;

e) Intégrer le cyclisme et la marche à pied dans les politiques de santé, notamment celles qui s'attaquent aux maladies non transmissibles et à l'obésité ;

f) Intégrer le cyclisme et la marche à pied, y compris les infrastructures cyclables, dans la planification de l'utilisation des sols, de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et des infrastructures de transport ;

g) Lancer des stratégies nationales sur la marche à pied et d'autres formes de mobilité active dans tous les pays de la région ;

18. *Adoptons* le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, tel qu'il figure à l'annexe III de la présente Déclaration, élaboré par le Partenariat du PPE-TSE sur la promotion du cyclisme à la demande de la quatrième Réunion de haut niveau, comme moyen d'atteindre ces objectifs en ce qui concerne le cyclisme, et soutenons l'application des recommandations qui y sont énoncées, en particulier concernant l'amélioration des infrastructures et des mécanismes d'incitation au cyclisme et la conception d'une méthode commune de collecte de données aux fins du suivi des progrès accomplis, conformément aux plans et programmes nationaux et autres documents stratégiques ;

19. *Soutenons* l'intégration de la mobilité active dans les plans et politiques infranationaux et locaux pertinents ;

20. *Insistons* sur l'importance d'une harmonisation de la signalisation destinée aux cyclistes dans toute la région de la CEE pour améliorer la sécurité routière des cyclistes et des piétons, reconnaissons les droits des piétons et des cyclistes et encourageons les États membres qui sont parties contractantes à la Convention sur la signalisation routière et à la Convention sur la circulation routière à proposer des amendements appropriés aux Conventions ;

21. *Soulignons* l'importance d'infrastructures adéquates et sûres pour la mobilité active et demandons à la CEE de prendre les mesures nécessaires pour concevoir et mettre en place, sur la base des éléments et principes du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, un réseau cyclable transeuropéen ;

22. *Décidons* d'élaborer, dans le cadre des partenariats du PPE-TSE, un plan directeur paneuropéen pour la mobilité active, comprenant des lignes directrices et des outils, en y intégrant la marche à pied et d'autres formes de mobilité active ;

23. *Encourageons* l'éducation et la sensibilisation à la mobilité active, à la sécurité routière et aux avantages socioéconomiques qui en découlent ;

PPE-TSE : Favoriser la transformation des transports pour concrétiser notre ambition

24. *Appuyons* le PPE-TSE en tant que plateforme intergouvernementale, intersectorielle et tripartite unique permettant d'accélérer la transformation des transports, et en approuvons les résultats pratiques présentés ci-après ;

25. Encourageons la mise en œuvre des recommandations de politique générale pour l'écoconduite énoncées à l'annexe IV de la présente Déclaration, accueillons favorablement les lignes directrices du PPE-TSE pour l'écoconduite et demandons au Partenariat pour l'écoconduite de rendre compte au Comité directeur des progrès accomplis et d'étudier la possibilité d'une extension des principes de l'écoconduite aux véhicules électriques et aux véhicules à carburants ou systèmes de propulsion de substitution, aux engins mobiles non routiers, aux trains, aux avions et aux bateaux ;

26. *Constatons* le fort potentiel des investissements dans des transports verts et sains en matière de création d'emplois verts, approuvons les conclusions des études réalisées sur les emplois verts dans le cyclisme et les emplois verts et sains dans les transports, et demandons au partenariat concerné de poursuivre ses recherches dans ce domaine et de soutenir l'élaboration de politiques visant à stimuler la création d'emplois verts ;

27. *Accueillons* avec satisfaction les résultats du projet TRANSDANUBE pour la mobilité durable dans la région du Danube et décidons de créer le Partenariat du PPE-TSE pour une mobilité durable dans le secteur du tourisme, en vue de mutualiser les bonnes pratiques et d'élaborer des lignes directrices et des outils pour la mise en œuvre d'une mobilité verte, saine et inclusive dans le secteur du tourisme et des loisirs, avec la participation des acteurs du tourisme ;

28. *Approuvons* les conclusions du Manuel de mobilité urbaine et d'urbanisme durables du PPE-TSE de la CEE, telles qu'énoncées à l'annexe V de la présente Déclaration, et recommandons d'intensifier les travaux menés dans le cadre du partenariat pertinent pour favoriser la coordination et l'intégration des politiques en matière de transports durables, d'aménagement du territoire, de santé et d'environnement ;

29. *Nous réjouissons* des résultats obtenus par l'Académie du PPE-TSE ; décidons d'intensifier ses activités, de favoriser les interactions entre scientifiques, professionnels et décideurs et de développer leurs capacités dans les domaines des transports, de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, de la santé et de l'environnement ; invitons les universités et les autres établissements d'enseignement à participer aux travaux de l'Académie ; recommandons l'organisation de cours sur les transports, la santé et l'environnement, de manière intégrée ; demandons au Comité directeur de mettre au point une procédure de délivrance de diplômes aux personnes ayant fréquenté l'Académie ;

30. *Décidons* de renforcer et de développer les partenariats en tant que plateformes de coopération entre les États membres et les autres parties prenantes, et nous engageons à y participer activement ;

31. *Accueillons favorablement* et appuyons l'organisation d'ateliers « course de relais » sur les transports, la santé et l'environnement dans les États membres pour faire connaître le PPE-TSE, permettre le partage et la compilation des bonnes pratiques et l'élaboration de recommandations, et appuyons l'application des résultats des ateliers et la promotion de la coopération entre secteurs concernés, aux niveaux national et local ;

32. *Approuvons* les outils d'évaluation économique des effets sanitaires liés à la pratique de la marche et du cyclisme et l'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur, en tant que modèles visant à évaluer les incidences sanitaires et les futures émissions de dioxyde de carbone des politiques et initiatives de transport, et encourageons leur utilisation dans la prise de décisions en matière d'aménagement du territoire et de planification des infrastructures de transport ;

33. *Demandons* au Comité directeur de créer un prix honorifique du PPE-TSE destiné à récompenser les engagements, initiatives et réalisations exemplaires dans le domaine de la mobilité et des transports propres et sains ;

34. *Demandons* également à la CEE et au Bureau régional de l'OMS pour l'Europe de continuer à fournir des services de secrétariat au PPE-TSE et acceptons de continuer à les aider dans cette entreprise ;

35. *Adoptons* le plan de travail du PPE-TSE pour la période 2021-2026, tel qu'il figure à l'annexe VI de la présente Déclaration, aux fins de la mise en œuvre de ladite Déclaration, décidons d'en suivre l'application par l'intermédiaire du Comité directeur à ses sessions annuelles et allouons les ressources financières ou en nature nécessaires, notamment pour le personnel chargé d'exécuter les tâches définies dans la Déclaration, y compris par un système de contributions volontaires ;

36. *Demandons au* Comité directeur, en coopération avec le secrétariat, d'élaborer des propositions concrètes pour faciliter la mobilisation de fonds supplémentaires auprès d'autres sources afin d'appuyer l'exécution du Plan de travail pour la période 2021-2026 ;

37. *Demandons* au Comité directeur d'élaborer une stratégie de communication pour faire connaître les résultats du PPE-TSE afin de sensibiliser les parties prenantes et les citoyens ;

38. *Invitons* le Comité directeur à envisager d'organiser une réunion d'examen à mi-parcours à l'occasion du vingtième anniversaire du PPE-TSE, en 2022 ;

39. *Décidons* de convoquer une sixième Réunion de haut niveau en 2025 afin d'examiner les progrès accomplis dans la mise en œuvre du plan de travail du PPE-TSE, d'en rendre compte et de planifier les activités futures, et invitons les États désireux d'accueillir la Réunion à manifester leur intérêt en ce sens, pour examen par le Comité directeur ;

40. *Sommes reconnaissants* au Gouvernement autrichien d'avoir accueilli la présente réunion et le remercions ainsi que le peuple autrichien pour leur chaleureuse hospitalité.

Annexe I

Difficultés, possibilités et ambitions

[Texte à insérer en tenant compte des modifications apportées au corps de la Déclaration et des recherches en cours sur les difficultés à surmonter.]

Nous avons pour ambition de parvenir à une mobilité et des transports propres, sûrs, sains et inclusifs pour le bonheur et la prospérité de tous.

Annexe II

Principes de transport durable respectueux de l'environnement et de la santé

[Texte à ajouter suite à la décision, prise à la réunion préparatoire de juin 2020, de faire figurer en annexe à la déclaration un résumé d'une page des Principes de transport durable respectueux de l'environnement et de la santé]

Annexe III

Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme

[Texte à ajouter après la session]

Annexe IV

Recommandations de politique générale pour l'écoconduite

1. L'écoconduite facilite la réalisation d'objectifs importants : amélioration de la sécurité routière, réduction du stress au volant et amélioration du confort des conducteurs, fluidification de la circulation et réduction des embouteillages, diminution de la consommation de carburant et des coûts d'exploitation, des émissions de dioxyde de carbone et des risques sanitaires. L'écoconduite est une mesure très rentable qui contribue à améliorer l'efficacité énergétique et à rendre la mobilité et les transports plus sûrs et respectueux de l'environnement. L'un de ses avantages est qu'elle peut également être pratiquée volontairement et qu'elle peut être appliquée instantanément par n'importe quel conducteur sans équipements ni dispositifs supplémentaires.

2. Les recommandations les plus importantes en matière de conduite écologique sont présentées dans les lignes directrices du PPE-TSE sur la conduite écologique, qui ont été élaborées dans le cadre du Partenariat du PPE-TSE pour la conduite écologique. L'écoconduite devrait être reconnue et généralisée en tant que style de conduite intelligent et économique pour tous les conducteurs, tous les véhicules et toutes les conditions de circulation.

3. À cette fin, il est suggéré que des initiatives nationales en faveur de l'écoconduite soient mises en place sur la base des lignes directrices du PPE-TSE sur la conduite écologique. Les 10 principales étapes de mise en œuvre suivantes sont recommandées :

a) Conformément aux lignes directrices du PPE-TSE sur l'écoconduite, les États membres devraient créer des plateformes nationales d'experts et d'institutions en matière d'écoconduite. En s'appuyant sur ces plateformes, il serait bon d'élaborer des normes, des manuels et des systèmes de certification nationaux à l'intention des formateurs et des initiatives en matière d'écoconduite ;

b) Dans le cadre du Partenariat du PPE-TSE sur l'écoconduite, il faudrait renforcer les compétences des formateurs à la conduite automobile afin qu'ils puissent jouer le rôle de maîtres formateurs et de formateurs à la conduite écologique, servir de référents pour les compétences de conduite et la formation à la conduite, ainsi que pour les technologies automobiles novatrices. Afin de favoriser le partage et la production des connaissances, il conviendrait d'organiser avec les exploitants de parcs de véhicules des séminaires pilotes animés par des experts de l'écoconduite issus d'entités membres du Partenariat du PPE-TSE sur l'écoconduite et, le cas échéant, s'appuyer sur ces séminaires pour améliorer les compétences des instructeurs de conduite expérimentés afin qu'ils deviennent des maîtres formateurs en écoconduite ;

c) Conformément à l'approche qui consiste à former les formateurs, la plateforme d'experts et de maîtres formateurs en écoconduite devrait mettre en place des cours pour former un nombre suffisant de formateurs à l'écoconduite aux normes et au contenu des cours d'écoconduite. Ces séminaires devraient comprendre des cours théoriques et pratiques, un examen et, le cas échéant, la certification des formateurs à la conduite écologique ;

d) En outre, il conviendrait de mettre en place des systèmes de certification permettant d'améliorer les compétences des auto-écoles pour en faire des écoles de conduite respectueuses de l'environnement. Ces écoles d'écoconduite devraient jouer un rôle multiplicateur en faveur de la conduite écologique et de la mobilité durable, par exemple en mettant à disposition du personnel qualifié pour l'écoconduite et un parc de véhicules à faibles émissions et en mettant l'accent sur les modes de propulsion de substitution et la mobilité durable dans la formation des conducteurs ;

e) L'écoconduite devrait être prise en compte dans le cadre législatif de la formation à la conduite et de l'examen des apprentis conducteurs. En outre, les procédures de formation et d'examen des apprentis conducteurs devraient être modifiées de telle façon que la conduite de véhicules électriques et de véhicules utilisant des carburants et des

systèmes de propulsion de substitution y soit intégrée, sur un pied d'égalité avec les véhicules classiques ;

f) Les cours de formation à l'écoconduite pour les conducteurs déjà titulaires d'un permis de conduire devraient être dispensés par des formateurs à la conduite écologique expérimentés et qualifiés et devraient inclure la conduite sur la voie publique et l'utilisation de dispositifs qui donnent des informations en temps réel sur la consommation de carburant. Ces cours devraient s'adresser à la fois aux conducteurs titulaires d'un permis en général et aux conducteurs professionnels de voitures, d'autobus et de camions. L'effet des cours de formation devrait être évalué et contrôlé, en particulier en ce qui concerne la consommation de carburant, les émissions de dioxyde de carbone et les coûts d'entretien, afin d'inciter davantage de groupes cibles à mettre en œuvre la conduite écologique ;

g) Le déploiement des initiatives d'écoconduite devrait également être soutenu par des campagnes de sensibilisation et par l'intégration de l'écoconduite dans la qualification professionnelle des conducteurs de camions et d'autobus. Ces initiatives pourraient également s'adresser spécifiquement aux conducteurs expérimentés qui n'ont pas reçu de cours d'écoconduite depuis l'obtention de leur permis de conduire ;

h) Une attention particulière devrait être accordée à l'écoconduite des véhicules électriques, afin d'améliorer leur autonomie. La formation aux véhicules électriques devrait combiner l'écoconduite avec, en particulier, des enseignements sur l'utilisation des systèmes de récupération d'énergie et les méthodes de charge efficaces ;

i) L'écoconduite devrait être inscrite dans les politiques et les stratégies mises en place afin d'assurer la pérennité des initiatives dans ce domaine ;

j) L'écoconduite devrait être intégrée dans les mécanismes de financement nationaux et internationaux afin de faciliter la mise en place de programmes d'écoconduite, l'échange de savoir-faire, la mutualisation des données d'expérience et le développement des techniques d'écoconduite et de la formation. À l'avenir, il conviendra d'accorder une attention particulière à la conduite de véhicules électriques et à carburant de substitution, au secteur du fret et des autobus et à l'extension de ces principes à d'autres catégories de véhicules, tels que les véhicules ferroviaires, les tracteurs et les engins de construction. À cette fin, les États membres devraient intensifier leur coopération dans le cadre du Partenariat du PPE-TSE sur l'écoconduite.

Annexe V

Conclusions et recommandations issues du Manuel de mobilité urbaine et d'urbanisme durables

Conclusions

1. Une approche intégrée des transports urbains permet une meilleure contribution à la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et des objectifs de l'Accord de Paris.
2. Pour améliorer la résilience des systèmes de transport, il convient d'adopter et de mettre en œuvre une approche globale et intégrée fondée sur des objectifs et des mesures clairement définis dans les domaines des transports, des politiques de développement économique et d'urbanisme et de la cohésion sociale. Les personnes et leurs besoins sont au centre de cette approche intégrée. L'intégration de la planification des transports et de l'aménagement du territoire joue un rôle crucial. L'approche intégrée peut empêcher l'étalement urbain et promouvoir une écodensité inclusive.
3. L'intégration des transports et de la planification urbaine et la gestion de la demande doivent obéir à la doctrine « éviter, remplacer, améliorer », selon laquelle :
 - a) Le développement de zones urbaines compactes, denses et centrées sur les transports publics, combiné à la promotion d'une utilisation mixte des sols, réduit la nécessité de se déplacer (« éviter ») ;
 - b) L'aménagement de zones urbaines axées sur les transports publics et la mobilité active favorise la transition vers des modes de transport plus propres et plus sains (« remplacer ») ;
 - c) La mise au point ou l'adaptation de technologies nouvelles pour les zones urbaines favorise l'amélioration du système de transport urbain (« améliorer »).
4. Étant donné que les transports publics constituent l'un des piliers de la « ville où il fait bon vivre », leur amélioration doit être un axe prioritaire de la stratégie urbaine, et des ressources financières suffisantes doivent être allouées à cet égard.
5. La mise en place de transports plus durables suppose : a) le remplacement des parcs d'autobus polluants ; b) la promotion de l'électromobilité ; c) la conception de tramways et de centres intermodaux modernes ; d) l'élaboration de politiques d'aménagement du territoire adaptées.
6. La mobilité active est un élément essentiel de la santé en milieu urbain. La marche à pied et le cyclisme doivent être encouragés non seulement dans les centres urbains, mais aussi à une échelle beaucoup plus large, en combinaison avec d'autres modes de transport, en particulier les transports publics. Les villes doivent se doter de pôles intermodaux conviviaux et mettre en place des équipements favorisant le cyclisme et la marche à pied. Des initiatives telles que le Réseau européen des Villes-santé de l'Organisation mondiale de la Santé devraient donner plus d'importance aux transports et à la mobilité, qui sont des facteurs clefs.
7. La mise en place de transports publics de qualité et d'infrastructures favorisant la mobilité active est une bonne façon de rendre les villes plus agréables à vivre et de préserver l'accès aux marchés tout en favorisant le bien-être.
8. On assiste, dans les villes, à la naissance d'une nouvelle génération de systèmes de transport intelligents, qui bénéficient des avantages financiers et techniques que procure la numérisation.

Recommandations

9. Les systèmes de transport urbain sont de plus en plus complexes. La mobilité partagée et, plus récemment, la mobilité autonome, qui se superposent aux systèmes de mobilité publics et privés, collectifs et individuels existants, remettent en cause l'organisation de l'espace public dans les villes et amènent à se demander si les processus de décision ne devraient pas être plus transparents.
10. Les décideurs doivent acquérir de nouvelles compétences et adopter de nouvelles approches, tirer le meilleur parti de l'état actuel de la technique et de la société et s'efforcer, dans le cadre de partenariats, de mettre en œuvre des politiques de mobilité globales et intersectorielles.
11. Dans le cadre d'une approche intégrée, il convient de prêter la même attention au fret qu'aux personnes, si l'on veut que les marchandises puissent être commercialisées sans que l'habitabilité des zones urbaines en soit compromise.
12. Pour la mise en œuvre de cette approche intégrée, il est nécessaire que les planificateurs et les professionnels de la ville et de la mobilité acquièrent les compétences nécessaires ; ils doivent en effet connaître les risques associés aux nouvelles technologies – mobilité partagée, automatisation – et cette aptitude doit être renforcée par l'éducation et la collaboration avec le monde universitaire.
13. L'élaboration de politiques efficaces en matière de mobilité urbaine et d'aménagement du territoire passe par des processus décisionnels participatifs impliquant de nombreux acteurs, à savoir les autorités municipales, les responsables de l'aménagement du territoire, les organismes de logement et de transport, les autorités sanitaires et les responsables locaux, ainsi que la population des villes et les travailleurs pendulaires, qui sont les principaux bénéficiaires des infrastructures urbaines de logement et de transport.
14. Le présent manuel porte sur l'un des défis les plus pressants de notre époque, à savoir les moyens à mettre en œuvre pour promouvoir des villes durables, agréables à vivre et harmonieuses.
15. Si les responsables des villes l'utilisent pour définir leurs propres objectifs et leurs propres scénarios aux fins d'un avenir durable, ce guide aura atteint son but.

Annexe VI

Plan de travail pour la période 2021-2026

[Texte à ajouter après la session].
