



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/AC.21/SC/2009/2
EUR/09/5088363/2
30 avril 2009

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

**COMMISSION ÉCONOMIQUE
POUR L'EUROPE**

**ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ
BUREAU RÉGIONAL POUR L'EUROPE**

RÉUNION DE HAUT NIVEAU SUR
LES TRANSPORTS, L'ENVIRONNEMENT
ET LA SANTÉ

Comité directeur du Programme paneuropéen
sur les transports, la santé et l'environnement

Septième session

Genève, 22 et 23 octobre 2009

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

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

**Atelier sur le transport viable du point de vue de la santé
et de l'environnement**

Rapport du secrétariat

Résumé

Un atelier sous-régional sur le transport urbain viable du point de vue de la santé et de l'environnement s'est tenu dans le cadre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) les 29 et 30 octobre 2008 à Chisinau (République de Moldova). Cet atelier visait à renforcer les capacités, à sensibiliser les représentants des trois secteurs et à leur permettre d'échanger de bonnes pratiques et à formuler des recommandations à l'intention des ministres à la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (22-23 janvier 2009, Amsterdam), l'accent étant mis en particulier sur les besoins des pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale (EOCAC) et d'Europe du Sud-Est. Le programme portait sur des questions très variées ayant trait à la viabilité de l'aménagement urbain, notamment s'agissant de la pollution atmosphérique due aux transports en milieu urbain, la gestion de la mobilité et l'intégration des approches. L'atelier était organisé en coopération avec les Ministères de la santé, de l'environnement et du transport de la République de Moldova, le Centre scientifique national de Moldova pour la médecine préventive appliquée (NSACPM) et les ministères suisses du transport et de l'environnement. Voir: <http://www.thepep.org/en/workplan/urban/sut.htm>.

INTRODUCTION

1. À sa sixième session (Genève, 28 et 29 avril 2008), le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) a débattu des activités en cours dans le domaine des transports urbains. Le représentant de la République de Moldova a proposé d'accueillir un atelier sur le thème du transport urbain viable du point de vue de l'environnement et de la santé pour donner suite aux précédents ateliers tenus dans le cadre du PPE-TSE¹. Le Comité directeur a accueilli favorablement la proposition, comme il est indiqué dans son programme de travail (ECE/AC.21/SC/2008/6-EUR/08/5068055/6, par. 16).
2. Un atelier s'est tenu les 29 et 30 octobre 2008 à Chisinau. Il a été organisé dans le cadre du PPE-TSE en coopération avec les Ministères de la santé, de l'environnement et du transport de la République de Moldova et le Centre scientifique national de la République de Moldova pour la médecine préventive appliquée (NSACPM), avec des fonds versés par les Gouvernement de l'Autriche, de la Suisse et du Royaume-Uni par l'intermédiaire du fonds d'affectation spéciale du PPE-TSE. Le secrétariat de ce dernier a mis au point le programme en coopération avec les autorités du pays hôte et apporté son soutien pour l'organisation pratique de l'atelier.
3. L'objectif de l'atelier était de renforcer les capacités, de sensibiliser les représentants des trois secteurs et de leur permettre d'échanger leurs bonnes pratiques. Il a aussi abouti à la formulation de recommandations à l'intention des ministres en prévision de la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, l'environnement et la santé (Amsterdam, 22 et 23 janvier 2009), l'accent étant mis en particulier sur les besoins des pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale (EOCAC) et de l'Europe du Sud-Est.
4. Le présent rapport a été préparé par le secrétariat en consultation avec la délégation de la République de Moldova et le Président du Comité directeur du PPE-TSE. Il résume l'essentiel des points abordés lors de l'atelier, ainsi que les principales conclusions et recommandations issues des débats. S'inspirant des résultats de l'atelier et des recommandations formulées par le Bureau, le présent document expose aussi des propositions d'activités futures que pourrait entreprendre le PPE-TSE dans le domaine des transports urbains viables, notamment dans le prolongement de la troisième Réunion de haut niveau.
5. Le Comité directeur est invité à examiner les conclusions et recommandations formulées à l'issue de l'atelier. Il est aussi invité à décider des prochaines activités qu'il pourrait entreprendre ou soutenir (financièrement et/ou en nature) en vue de promouvoir les transports urbains viables dans l'EOCAC et l'Europe du Sud-Est.

¹ Les ateliers précédents se sont tenus à Chypre (2003), à Moscou (2004), à Tbilissi (2006) et à Telč (République tchèque, 2007). On trouvera sur le site Web du PPE-TSE (<http://www.thepep.org/en/workplan/urban/sut.htm>) des informations sur les programmes des précédents ateliers et les exposés qui y ont été présentés.

I. PARTICIPATION, PROGRAMME ET PRINCIPAUX RÉSULTATS DE L'ATELIER

6. L'atelier a rassemblé 42 représentants des secteurs des transports, de l'environnement et de la santé et des spécialistes de l'aménagement du territoire appartenant aux administrations nationales et municipales de la République de Moldova et de 11 autres États membres de la CEE² et de l'OMS/Europe³. Plusieurs organisations non gouvernementales (ONG) et autres acteurs étaient aussi représentés. L'atelier était présidé par M. Vadim Donchenko (Directeur général de l'Institut national de recherche scientifique sur le transport routier de la Fédération de Russie et Président du Comité directeur du PPE-TSE) et était coprésidé par M. Oleg Benes, Directeur du Centre scientifique national de la République de Moldova pour la médecine préventive appliquée. Les participants ont été accueillis par M. Mircea Buga, Vice-Ministre de la santé, M^{me} Violeta Ivanov, Ministre de l'écologie et des ressources naturelles, et M. Pavel Ursu, responsable du Bureau de l'OMS dans le pays.

7. Les participants à la réunion ont: a) débattu de questions cruciales dans le domaine des transports viables du point de vue de la santé et de l'environnement dans la région de l'EOCAC et de l'Europe du Sud-Est; b) passé en revue les outils et les méthodes disponibles pour promouvoir et évaluer des transports viables du point de vue de la santé et de l'environnement; c) examiné de près les effets sur la santé et l'environnement des stratégies de réduction de la pollution atmosphérique en milieu urbain; et d) débattu d'exemples de stratégies d'aménagement des transports urbains et de gestion de la mobilité mises en œuvre par divers pays. Ils sont tombés d'accord sur les mesures pouvant être recommandées aux ministres dans la perspective de la troisième Réunion de haut niveau.

8. Les participants se sont félicités de l'occasion unique qui leur était offerte de rencontrer des représentants d'autres secteurs, pays et organisations internationales pour échanger des données d'expérience et des connaissances. L'atelier a donné une impulsion des plus utiles à la constitution de réseaux et à la collaboration entre les différentes parties intéressées et a utilement contribué aux préparatifs de la troisième Réunion de haut niveau.

9. On trouvera la liste des orateurs et des liens vers leurs exposés sur le site Web du PPE-TSE (<http://www.thepep.org/en/workplan/urban/sut.htm>). Les thèmes abordés ont été les suivants:

a) Session I. Défis posés par la mise en œuvre de modes de transport viables du point de vue de la santé et de l'environnement dans la région de l'EOCAC et l'Europe du Sud-Est: quels sont les principaux enjeux?

- i) Des transports urbains viables dans la République de Moldova;
- ii) Des transports viables à Tbilissi: difficultés actuelles et prochaines étapes;

² Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

³ Bureau régional de l'OMS pour l'Europe.

- iii) La circulation routière et ses incidences sur la santé dans la société moderne;
 - iv) Des modes de transport urbain viables: enjeux et bonnes pratiques dans la Fédération de Russie;
- b) Session II. Outils et méthodes pour promouvoir et évaluer des modes de transport viables du point de vue de la santé et de l'environnement:
- i) Produits du PPE-TSE: le Mécanisme d'échange d'informations sur le transport, la santé et l'environnement et l'intégration de la boîte à outils PPE-TSE;
 - ii) Orientations en matière d'évaluation économique des conséquences sanitaires des transports;
 - iii) Évaluer les bonnes pratiques en matière de transports urbains viables: le rapport d'évaluation du PPE-TSE.
- c) Session III. Pollution atmosphérique due aux transports en milieu urbain: effets sanitaires et environnementaux et stratégies de réduction:
- i) Effets sanitaires de la pollution atmosphérique en milieu urbain;
 - ii) Réduction de la concentration de particules dans les villes;
 - iii) Surveillance de la qualité de l'air dans la République de Moldova et mesures prises pour améliorer la législation;
- d) Session IV. Stratégies en matière de planification des transports urbains et de gestion de la mobilité:
- i) Améliorer l'efficacité des transports urbains: infrastructures et exploitation;
 - ii) Un aménagement viable des transports urbains à Erevan;
 - iii) Un développement durable des transports publics à Chisinau;
- e) Session V. Améliorer l'intégration des politiques en matière de transports, de santé et d'environnement:
- i) Impliquer les acteurs du monde des transports: programme visant à promouvoir l'aménagement de la mobilité en Autriche;
 - ii) Orientations sur les conditions institutionnelles favorisant la coordination des politiques et de la prise de décisions coordonnées;

f) Session VI. Recommandations destinées aux ministres à l'occasion de la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement:

- i) Articuler transports, santé et environnement TSE: buts, portée, planification et programmes en vue de la troisième Réunion de haut niveau;
- ii) Apports à la dernière version du projet de document de synthèse et recommandations à l'intention des décideurs.

II. CONCLUSIONS DES PRÉSIDENTS

10. À la conclusion des différentes sessions, les Présidents ont souligné plusieurs points. Les participants à l'atelier ont élaboré d'un commun accord une liste de difficultés à surmonter et de solutions proposées (voir l'annexe du présent document). Certains des points mis en lumière étaient notamment:

a) L'importance de disposer de données fiables et exhaustives pour faciliter le suivi de l'évolution de la situation en matière de transports, de santé et d'environnement;

b) L'importance d'aborder l'intégration des politiques de manière systématique et d'améliorer la coopération entre les principaux acteurs des trois secteurs;

c) L'importance d'échanger des informations pratiques et une expérience technique au niveau municipal (par exemple en s'inspirant de l'exemple de la Suisse qui a mis en place des dispositifs locaux de contrôle de la qualité de l'air et une politique en matière de transports publics);

d) L'utilité des interventions ciblées (par exemple la construction de murs antibruit et de pistes cyclables) pour donner la possibilité au public d'opter pour des modes de transport sûrs et sains et aux autorités d'apprendre à mieux aménager les infrastructures existantes.

11. La tenue de l'atelier a aussi permis d'achever l'élaboration du document de synthèse de la troisième Réunion de haut niveau, à savoir la Déclaration d'Amsterdam: «Relier les maillons de la chaîne: choix en matière de transports pour notre santé, l'environnement et la prospérité» et ses quatre buts prioritaires, à savoir un développement économique durable, la gestion de la mobilité, la réduction des émissions et des modes de transport sûrs et sains⁴.

12. D'autres activités de renforcement des capacités sont envisagées dans le prolongement de la troisième Réunion de haut niveau: a) donner un nouvel élan au PPE-TSE; b) faire connaître les meilleures pratiques en matière d'approches intégrées dans toute la région de la CEE et du Bureau régional pour l'Europe de l'OMS par l'intermédiaire de mécanismes ciblés, y compris le partenariat PPE-TSE; et c) la «course de relais» du PPE-TSE qui vise à promouvoir des environnements viables et sains en milieu urbain et à diffuser les enseignements tirés dans le cadre du PPE-TSE.

⁴ http://www.thepep.org/en/hlm/hl3_info.htm.

Annexe

**ENJEUX SPÉCIFIQUES ET SOLUTIONS PROPOSÉES RECENSÉS
PAR L'ATELIER**

Enjeux	Solutions envisageables
<p>La multitude de cadres d'action existant dans les trois secteurs témoigne d'une volonté d'avancer, mais:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La coordination de l'élaboration des cadres d'action ne s'instaure pas automatiquement • Les intentions et la réalité sont souvent en décalage 	<ul style="list-style-type: none"> • L'amélioration du cadre législatif peut induire le changement et créer la base institutionnelle nécessaire pour entreprendre un travail intersectoriel. Les gouvernements voudront peut-être adopter de nouvelles législations (autrement dit actualiser les lois ou les règlements), particulièrement dans la région de l'EOCAC et de l'Europe du Sud-Est, ce qui favorise l'adoption de modes de transport urbain durables. • Les gouvernements souhaiteront peut-être envisager d'élaborer un nouvel instrument international (par exemple une convention-cadre sur les principes à respecter en matière de politiques des transports) pour promouvoir les activités intersectorielles et pour travailler sur la base de principes communs. • Toutefois, il se peut que les pays aient des opinions divergentes quant à la manière d'y parvenir; aussi serait-il peut-être plus réaliste et approprié de recourir à des mécanismes moins contraignants. • D'autres facteurs incitatifs importants peuvent exister, notamment: les engagements juridiques déjà contractés (par exemple les directives en matière de qualité de l'air et les objectifs de réduction des émissions au titre du Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, qui peuvent offrir un cadre d'action systématique). • Dans le même temps, l'engagement politique est la condition préalable nécessaire pour élaborer et adapter la législation et l'appliquer.

Enjeux	Solutions envisageables
<p>Les activités intersectorielles peuvent avoir pour conséquence une appropriation insuffisante, des doubles emplois et une concurrence entre institutions, certains aspects étant négligés, par exemple la responsabilité de la surveillance.</p>	<p>Les gouvernements voudront ont peut-être:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettre sur pied des mécanismes intersectoriels en vue de collaborer et convenir d'une répartition claire des responsabilités entre les trois secteurs, qui serve le mieux les besoins nationaux; • Élaborer et mettre au point des plans d'action, qui ne sauraient se substituer cependant aux mesures législatives nécessaires; • Souligner, en particulier, la nécessité pour le secteur des transports de participer plus étroitement à la recherche de solutions et de tenir compte des effets de ses politiques; • Adopter une démarche qui parte de la base (au niveau des projets pilotes/des laboratoires sur le terrain par exemple) pour créer des ponts entre les différents secteurs et préparer le terrain à une nouvelle législation.
<p>Les décideurs ont la possibilité d'agir sur des problèmes visibles, comme les embouteillages et la sécurité routière. Cela étant, il existe des problèmes moins apparents, comme la pollution atmosphérique et le manque d'activité physique, qui sont tout aussi importants (par exemple, dans la République de Moldova, on estime que le nombre de décès imputables à des émissions liées au transport est du même ordre que le nombre de traumatismes causés par des accidents de la route).</p>	<p>Les gouvernements voudront peut-être:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fournir des informations sur les effets des transports sur l'environnement et la santé, en se fondant sur des données de surveillance fiables; • Promouvoir à la fois une amélioration des technologies et une meilleure gestion de la demande; • Améliorer la communication avec les médias; • Tirer parti des outils économiques pour quantifier les incidences des transports sur la santé, ceci pouvant servir de base pour l'internalisation des coûts externes et le calcul des impôts dont le produit pourrait être investi dans l'amélioration des transports publics et la promotion de modes de transport non motorisé (par exemple à pied ou à vélo);

Enjeux	Solutions envisageables
	<ul style="list-style-type: none"> • Aider les autorités locales à utiliser des instruments économiques; • Affecter des ressources budgétaires à la promotion du transport non motorisé.
<p>Le financement de transports publics viables est perçu par les politiciens comme très coûteux et les décideurs ne sont pas conscients et informés de ce qui peut être fait et de ce qui existe.</p>	<p>Les gouvernements voudront peut-être:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des mécanismes financiers permettant de réserver certains impôts pour financer des modes de transport viables; • Utiliser les études de cas qui mettent en évidence le retour sur investissement à long terme des transports publics (par exemple à Zurich, «l'autoroute à quatre voies» et les partenariats publics-privés pour la cession du bail d'exploitation de moyens de transport public); • Fournir davantage de preuves de la rentabilité financière des différentes solutions envisageables, pour s'assurer que les fonds sont utilisés de manière raisonnée et efficace; • Montrer le rôle que peuvent jouer les sociétés privées dans le domaine des transports publics dans la région de l'EOCAC et la Communauté des États indépendants, ainsi que la nécessité d'opter pour des carburants et des véhicules moins polluants.
<p>Plusieurs mesures efficaces (par exemple la limitation des places de stationnement) peuvent se heurter à une forte opposition politique.</p>	<p>Les gouvernements voudront peut-être:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encourager les approches imposées d'en haut (par exemple le label Klima Aktiv); • Montrer l'exemple (les hauts responsables et les hommes politiques pourraient utiliser régulièrement les transports publics); • Proposer de nouvelles solutions attrayantes au public et aux décideurs (par exemple dans les transports publics, pour la marche ou pour les déplacements à vélo) pour contrer une opposition éventuelle;

Enjeux	Solutions envisageables
	<ul style="list-style-type: none"> • Pointer les aspects positifs des mesures proposées et préciser qui en profitera; • Tirer parti des initiatives locales et donner des moyens d'agir aux collectivités locales pour les questions les intéressant directement (par exemple les places de stationnement); • Encourager les investissements à long terme dans des transports publics propres et performants; • Faire savoir que certaines procédures budgétaires peuvent aider les autorités locales à obtenir des budgets plus importants; • Tirer parti d'autres atouts pour justifier l'augmentation du financement des transports publics (la République de Moldova peut ainsi montrer l'importance qu'elle attache à son réseau de transports publics traditionnellement solide en le rendant plus attrayant et commode); • Procéder par étapes pour réaliser un consensus (ainsi à Zurich, les changements ont d'abord commencé sur une petite échelle puis ils ont pris de l'ampleur); • Avoir recours à des stratégies de communication pour faire évoluer les mentalités et les perceptions (par exemple en ce qui concerne les transports publics, la marche et les déplacements à vélo).
<p>«Sans informations, on n'a aucun moyen d'apprécier l'ampleur des problèmes et aucun moyen de mesurer les progrès» (extrait d'un exposé de la Géorgie).</p>	<p>Les gouvernements voudront peut-être:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Investir dans des systèmes d'information et de contrôle fiables (par exemple en matière de pollution atmosphérique, de bruit selon les modes de déplacement/la mobilité, d'accidents de la circulation) et dans l'évaluation des incidences sur la santé;

Enjeux	Solutions envisageables
	<ul style="list-style-type: none"> • Investir dans une bonne information du public sur les différentes solutions possibles (on peut ainsi conquérir le soutien de certaines parties prenantes); • Utiliser les informations pour documenter les problèmes et sensibiliser les décideurs (notamment sur les conséquences de l'inaction).
<p>Des méthodes innovantes – du point de vue des orientations, de la technique et de l'action – sont testées dans toute l'Europe, mais on manque de mécanismes efficaces pour mieux les diffuser et les adapter.</p>	<p>Les gouvernements voudront peut-être:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Investir dans la collaboration bilatérale et multilatérale et l'assistance technique en faveur de modes de transport urbain viables; • Tirer davantage profit des initiatives existantes (telles que le projet du Programme des Nations Unies pour l'environnement sur le transport urbain durable dans la région de l'EOCAC et de l'Europe du Sud-Est); <p>Se servir du PPE-TSE pour:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Appuyer la diffusion des meilleures pratiques et l'assistance technique pour les pays; • Aider à élaborer et mettre en œuvre des projets pilotes et à diffuser des informations sur les moyens d'action ainsi que des études de cas qui illustrent comment ils fonctionnent; • Renforcer les capacités des secteurs impliqués, des autorités nationales et locales et des ONG.

Enjeux	Solutions envisageables
<p>Il est très difficile d'entretenir un bon réseau de transports publics compte tenu des restrictions financières actuelles (celles touchant les autorités locales par exemple).</p>	<p>Les gouvernements voudront peut-être:</p> <ul style="list-style-type: none">• Prendre conscience du fait que les avantages apparents des transports publics et leur réputation peuvent être anéantis en très peu de temps si l'on ne propose pas de solutions attrayantes pour remplacer les modes de transport individuels;• Créer une image positive des modes de transport publics pour qu'ils aient des chances de concurrencer les modes de transport privés;• Soutenir les transports publics en mettant à disposition des infrastructures et des parcs de véhicules de qualité, tout en faisant en sorte qu'ils soient accessibles et à la mode;• Se servir de la planification des capacités pour aider à façonner une image positive des transports publics et les rendre attrayants (voies réservées aux bus, feux verts pour les transports publics, stations et arrêts bien aménagés, parcs de stationnement bien conçus, par exemple);• S'inspirer de l'exemple de la Suisse (la réputation des transports publics en Suisse, fondée sur cinquante ans de perfectionnement, a été déterminant), ainsi que d'autres exemples de coexistence des modes de transport où les transports publics font partie intégrante de la culture.
