

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
24 août 2012  
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,  
la santé et l'environnement****Comité directeur du Programme paneuropéen  
sur les transports, la santé et l'environnement****Dixième session**

Genève, 14 et 15 novembre 2012

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

**Préparatifs de la quatrième Réunion de haut niveau  
sur les transports, la santé et l'environnement (avril 2014)****Préparatifs de la quatrième Réunion de haut niveau  
sur les transports, la santé et l'environnement****Document de réflexion établi par le secrétariat du Programme  
paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement***Résumé*

Il a été décidé à la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, tenue à Amsterdam les 22 et 23 janvier 2009, de convoquer une quatrième réunion de haut niveau, au plus tard en 2014, pour examiner les progrès accomplis dans la mise en œuvre du plan de travail du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) et faire rapport à ce sujet, renouveler ou modifier les buts prioritaires du PPE-TSE et planifier les activités futures (ECE/AC.21/2009/2-EUR/09/5086385/2, annexe I, par. 15).

À sa dix-septième réunion, tenue à Copenhague, les 9 et 10 juillet 2012, le Bureau du Comité directeur du PPE-TSE a accepté l'offre du Gouvernement français d'accueillir la quatrième réunion de haut niveau à Paris et à Marne-la-Vallée en avril 2014 et a prié le secrétariat du PPE-TSE d'établir un document de réflexion et de le présenter au Comité directeur à sa dixième session ainsi que de proposer un calendrier des réunions préparatoires qui seront animées par le Bureau élargi du PPE-TSE<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Rapport du Bureau sur sa dix-septième réunion, document informel n° 3, par. 20 (à paraître). Le document sera affiché prochainement sur le site Web du PPE-TSE (<http://www.unece.org/transport-health-environment-pep/about-us/the-pep-bureau.html>).

Des échanges de vues préliminaires sur les questions qui feront l'objet des débats et l'organisation des travaux de la Réunion ont débouché sur un ensemble de thèmes et de manifestations et seront approfondis au cours de l'année à venir dans le cadre de réunions préparatoires auxquelles peuvent prendre part tous les États membres et organisations qui participent au Comité directeur du PPE-TSE. Le présent document expose un certain nombre de concepts initiaux et propose une structure pour l'organisation de la Réunion, aux fins d'examen par le Comité directeur du PPE-TSE

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction.....	1-3	3
II. Bilan des évolutions majeures – relever les enjeux, qu'ils soient de longue date ou nouveaux .....	4-11	3
III. Politiques de transport viables: une clef pour des modes de vie propres, écologiques et sains en ville.....	12-18	6
IV. Réflexions initiales en prévision de la quatrième Réunion de haut niveau .....	19–20	8
V. Organisation de la quatrième Réunion de haut niveau.....	21–30	8
A. Structure proposée pour la Réunion .....	21–22	8
B. Thème global.....	23–26	8
C. Programme préliminaire .....	27	9
D. Résultats attendus .....	28–29	10
E. Processus préparatoire.....	30	11

## I. Introduction

1. À la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, tenue à Amsterdam les 22 et 23 janvier 2009, les délégations de 36 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/EURO) ont fait le point des progrès accomplis dans le cadre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) et de ses retombées sur la région paneuropéenne, et elles ont souligné combien il importait de faire le lien entre les trois secteurs afin de parvenir à une combinaison de politiques optimale qui permette aux citoyens de choisir des systèmes de transport favorables à la santé, à l'environnement et à la prospérité. Les ministres participant à la troisième Réunion ont adopté la Déclaration d'Amsterdam, y compris ses quatre buts prioritaires et trois mécanismes de mise en œuvre: le PPE-TSE, les Plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement, et le Partenariat du PPE-TSE. Il a été décidé de tenir la prochaine réunion de haut niveau en 2014 au plus tard (ECE/AC.21/2009/2-EUR/09/5086385/2, annexe, I, par. 15).

2. À sa neuvième session, tenue à Genève, les 16 et 17 novembre 2011, le Comité directeur du PPE-TSE a débattu des préparatifs en vue de la quatrième Réunion de haut niveau, et les représentants de la France ont proposé d'accueillir cette réunion. Celle-ci s'inscrira dans le contexte de plusieurs autres manifestations concernant les transports, notamment la Transport Research Arena, le Forum international des transports (FIT), entre autres, afin de faciliter les échanges avec la communauté scientifique et les milieux de la recherche. Le Comité directeur a accueilli très favorablement cette proposition et décidé de discuter du thème global, du programme et des principaux documents se rapportant à la Réunion de haut niveau lors de la prochaine réunion du Bureau (ECE/AC.21/SC/2011/8-EUDHP1003944/7.1/SC9/8, par. 25 à 27).

3. À la dix-septième réunion du Bureau, tenue à Copenhague les 9 et 10 juillet 2012, les représentants de la France ont présenté un schéma préliminaire en vue de la réunion et un diaporama. Le Bureau a prié le secrétariat du PPE-TSE d'établir un document d'orientation et de le présenter au Comité directeur à sa dixième session, le 15 novembre 2012, et de proposer un calendrier de réunions préparatoires qu'animerait le Bureau élargi du PPE-TSE, auxquelles pouvaient prendre part tous les États membres de la CEE et de l'OMS/EURO ainsi que les représentants d'autres centres de liaison du PPE-TSE.

## II. Bilan des évolutions majeures – relever les enjeux, qu'ils soient de longue date ou nouveaux

4. La quatrième Réunion de haut niveau se déroulera dans un contexte de profonds changements dans la compréhension des relations complexes et interdépendantes entre l'environnement, le développement économique et social et la santé. En particulier, la notion qu'il faut empêcher les activités humaines de provoquer des changements inacceptables de l'environnement qui pourraient porter atteinte aux interconnexions planétaires se traduit par une plus grande volonté de prendre des mesures correctives, ce qui est particulièrement crucial s'agissant des changements intervenus dans le climat dont il est dit qu'il est un des systèmes constituant l'environnement dont les frontières pourraient déjà avoir été outrepassées<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Johan Rockström, «A safe operating space for humanity», *Nature*, vol. 461 (24 septembre 2009). Disponible à l'adresse: <http://www.environment.arizona.edu/files/env/profiles/liverman/rockstrom-etc-liverman-2009-nature.pdf>.

5. Dans le cadre du débat qui a été relancé concernant la durabilité, la Conférence des Nations Unies sur le développement durable (Conférence Rio+20), tenue en juin 2012, a affirmé le rôle déterminant des transports et de la mobilité pour le développement durable, comme moyen d'améliorer la justice sociale, la santé, la capacité d'adaptation des villes, les liens entre ville et campagne ainsi que la productivité dans les zones rurales<sup>3</sup>. Elle a également reconnu la nécessité de promouvoir l'adoption d'une approche intégrée pour définir à l'échelle locale, nationale et régionale des politiques relatives aux services et systèmes de transport qui favorisent le développement durable. Il a également été reconnu à Rio que la santé est à la fois une condition préalable et un indicateur des trois volets du développement durable. L'engagement a été pris de renforcer les politiques nationales multisectorielles en vue de prévenir et combattre les maladies non transmissibles, étant entendu qu'une réduction, notamment, de la pollution chimique et de la contamination de l'air et de l'eau a des effets positifs pour la santé.

6. Dans ce contexte, de nombreuses évolutions importantes ont eu lieu dans les transports et constituent un tremplin encourageant pour les travaux qu'il reste à réaliser afin de venir efficacement à bout des problèmes posés par les activités liées aux transports dans les domaines de l'environnement et de la santé, en particulier l'environnement urbain et la partie orientale de la région paneuropéenne.

7. Un nombre sans précédent de villes ont adopté des politiques efficaces pour remodeler leur espace de manière à améliorer la qualité de l'environnement urbain et favoriser un transfert modal en direction du cyclisme et de la marche associés aux transports publics. Les investissements réalisés dans des infrastructures cyclables et les vélos de ville par des villes telles que Paris et Barcelone, l'introduction de péages urbains, notamment à Londres et à Stockholm, et les interventions réalisées par la ville de New York pour «piétonner» des zones très engorgées et les transformer en parcs sont des exemples encourageants de changements positifs qu'il est possible de réaliser en relativement peu de temps, à condition que quelques responsables politiques dévoués en aient la volonté politique.

8. Grâce aux innovations technologiques, la mobilité électrique devient de plus en plus abordable et généralisée. Un grand nombre de flottes de voitures de société et de systèmes de covoiturage dans toute la région paneuropéenne font appel à des véhicules électriques ou hybrides, ou les deux, et l'introduction de bicyclettes électriques a fait du cyclisme non seulement une pratique favorable à la santé et un loisir mais aussi un moyen de transport viable.

9. La mobilité active est devenue un volet important du tourisme, plusieurs pays investissant dans des infrastructures et des services destinés aux cyclistes. Des initiatives telles que les systèmes de location de bicyclettes, les voies vertes (voies de chemins de fer abandonnés qui sont réutilisées pour en faire des pistes cyclables et des sentiers de randonnée) et le Réseau européen de pistes cyclables, EuroVelo, se sont révélés des investissements rentables<sup>4</sup>. Dans le cas d'EuroVelo, les auteurs d'une étude réalisée en 2009 estimaient à 2 milliards 795 millions le nombre de déplacements touristiques à vélo en Europe (les 27 États membres de l'Union européenne plus la Suisse et la Norvège), lesquels généraient plus de 54 milliards d'euros par an. D'après l'étude, le Réseau EuroVelo, s'il

---

<sup>3</sup> *L'avenir que nous voulons* (A/66/L.56, annexe, par. 132 et 133). Disponible à l'adresse: <http://www.unctd.org/>.

<sup>4</sup> R. Palau *et al.*, «An Analysis of Greenways from an Economic Perspective», *Tourism Planning and Development*, vol. 9, issue 1 (septembre 2012). Disponible à l'adresse: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/21568316.2012.653477>.

était achevé, pourrait être à l'origine de 45,2 millions de déplacements touristiques à vélo, et générer près de 5 milliards d'euros de revenus directs<sup>5</sup>.

10. Les progrès de l'épidémiologie permettent de quantifier les bienfaits que procurent à la santé le cyclisme et la marche. Ces connaissances ont permis d'élaborer, dans le cadre du PPE-TSE, des outils conviviaux qui aident les urbanistes et les responsables de la planification des transports à évaluer l'intérêt économique des interventions qui débouchent sur un développement du cyclisme et de la marche<sup>6</sup>.

11. Malgré ces évolutions positives, il subsiste un certain nombre de problèmes, étant donné que l'accroissement de la demande de transport réduit à néant de nombreux bienfaits des innovations technologiques, est source d'embouteillages et de pollution – qui, dans certaines villes de la région paneuropéenne, ont atteint des niveaux sans précédent – et entraîne l'utilisation des terrains pour les parkings et les infrastructures. Ces multiples pressions nuisent à la qualité de vie en ville et ont un retentissement sur la santé, les écosystèmes et la diversité biologique. Le secteur des transports demeure l'une des principales sources d'émission des gaz à effet de serre, et l'intention de la Commission européenne de réduire de 60 % d'ici à 2050 les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports demeure un formidable objectif<sup>7</sup>. La pollution atmosphérique en ville continue de présenter un risque pour la santé des citoyens de la région, réduisant l'espérance de vie de neuf mois selon estimation. D'après de nouvelles données, au moins un million d'années de vie en bonne santé sont perdues chaque année en Europe en raison du bruit causé par la seule circulation routière<sup>8</sup>. Les taux de mortalité due aux accidents de la route ont certes diminué globalement dans la région, mais de larges écarts subsistent entre les pays et à l'intérieur d'un même pays, la partie orientale étant particulièrement touchée. Les accidents de la route font encore chaque année 120 000 morts et 2,4 millions de blessés, ce qui représente un lourd fardeau pour l'économie, et ils demeurent la principale cause de mortalité chez les 5 à 29 ans<sup>9</sup>.

---

<sup>5</sup> Institut du transport et du tourisme (Université de Central Lancashire, Royaume-Uni) et Centre pour le transport et le tourisme durables (Université de Breda, Pays-Bas), *Réseau européen d'itinéraires cyclables EuroVelo: Les défis et les chances d'un tourisme durable, 2009* (Bruxelles, Direction générale des politiques internes du Parlement européen, 2009). Disponible à l'adresse: <http://www.europarl.europa.eu/committees/en/studies.html>.

<sup>6</sup> Sonja Kahlmeier *et al.*, *Outil d'évaluation économique des effets sanitaires (HEAT) liés à la pratique du vélo et à la marche. Méthodologie et guide de l'utilisateur* (Copenhague, OMS/EURO, 2011). Résumé disponible à l'adresse: <http://www.euro.who.int/fr/what-we-publish/abstracts/health-economic-assessment-tools-heat-for-walking-and-for-cycling-methodology-and-user-guide>.

<sup>7</sup> Agence européenne pour l'environnement (AEE), *Laying the foundations for greener transport – TERM 2011: transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe*. Rapport n° 7/2011 de l'AEE (Copenhague et Luxembourg, 2011), disponible à l'adresse: <http://www.eea.europa.eu/publications/foundations-for-greener-transport>.

<sup>8</sup> OMS/EURO, *La charge de morbidité imputable au bruit ambiant: quantification du nombre d'années de vie en bonne santé perdues en Europe* (Copenhague, 2011). Résumé disponible à l'adresse: <http://www.euro.who.int/fr/what-we-publish/abstracts/burden-of-disease-from-environmental-noise.-quantification-of-healthy-life-years-lost-in-europe>.

<sup>9</sup> OMS/EURO, *Rapport européen sur la sécurité routière* (Copenhague, 2009). Résumé disponible à l'adresse: <http://www.euro.who.int/fr/what-we-publish/abstracts/european-status-report-on-road-safety.-towards-safer-roads-and-healthier-transport-choices>.

### III. Politiques de transport viables: une clef pour des modes de vie propres, écologiques et sains en ville

12. *Les politiques de transport contribuent à faire des villes des centres de culture et de vitalité.* Comme l'ont fait observer les principaux orateurs à la troisième Réunion de haut niveau tenue à Amsterdam en 2009, les villes sont des centres de culture, d'ingéniosité et d'innovation. Les citoyens travaillent pour survivre et prospérer, malgré les difficultés de la crise économique et les problèmes posés par l'évolution du climat. Dans la ville du futur, les politiques des transports doivent être adaptées à l'évolution de la société, y compris à de nouvelles méthodes de travail (télétravail, travail dans des cybercafés, réseaux sociaux et entreprises en ligne) qui favorisent la libération de talents d'entreprise par suite de l'explosion des taux du chômage et de la faiblesse de la croissance économique.

13. *De nouveaux concepts: l'économie verte, le capital naturel, et les limites du produit intérieur brut (PIB).* La situation économique et l'environnement urbain ont continué d'évoluer depuis la troisième Réunion de haut niveau. La quatrième Réunion de haut niveau devra tenir compte des nouvelles tendances, par exemple la prise de conscience de la nécessité d'une économie verte, des indicateurs économiques qui rendent compte du capital naturel (ou environnemental) et les limites du PIB comme mesure du bien-être des citoyens. Une démarche holistique s'est progressivement mise en place; c'est une démarche qui exprime la profonde interdépendance entre l'environnement naturel et l'environnement matériel/construit et qui met en évidence la connexion entre les transports, la santé et l'environnement. Aujourd'hui, les liens entre ces trois secteurs ne sont pas aussi fantaisistes qu'ils semblaient l'être au début du PPE-TSE en 2002.

14. *Les avantages d'une démarche coordonnée en matière de politique.* Si une démarche totalement coordonnée en matière de politique demeure un objectif inaccessible pour la plupart des gouvernements des pays de la région paneuropéenne, plusieurs États membres en ont créé les maillons essentiels en fusionnant des ministères pour englober un ou plusieurs de ces secteurs apparentés, par exemple l'Allemagne, la France, les Pays-Bas, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et la Suisse, entre autres.

15. *Les tendances démographiques, source de tensions et d'opportunités.* Les villes du futur doivent s'adapter elles aussi aux nouveaux afflux et à l'évolution démographique, s'agissant par exemple de l'accroissement de la population vieillissante dans de nombreux pays de la région paneuropéenne et la tendance persistante à une immigration du Sud vers le Nord, à la recherche de meilleures perspectives économiques, de liberté politique et de respect des droits humains. Ces changements exercent certes une pression sur les milieux urbains pour qu'ils absorbent les nouveaux entrants et les populations vulnérables, mais ces afflux dans les villes sont également porteurs de nouvelles forces de travail, de nouvelles compétences et de nouvelles cultures. Les personnes âgées n'ont jamais été en meilleure santé et vivent plus longtemps; elles constituent ainsi une source potentielle de gains économiques plutôt que de pertes, à mesure que les pays apprennent à tirer parti de cette ressource inutilisée constituée par des professionnels qui, après leur départ à la retraite, peuvent contribuer à l'activité économique au-delà de leurs années normales d'activité. Les populations vivant avec un handicap vont probablement devenir plus nombreuses d'une part en raison de l'évolution démographique et d'autre part à la suite des maladies et blessures. Les politiques de transport urbain devront davantage prendre en compte l'évolution des besoins en matière de mobilité et d'accès de ces différents groupes de population, mettre en place des services et modifier les infrastructures pour remédier aux inégalités croissantes.

16. *Adaptation et préparation des villes en prévision des changements climatiques.* Enfin, les villes du futur dans la région paneuropéenne devront s'adapter à la multiplication prévue des phénomènes météorologiques extrêmes dus au réchauffement de la planète, tels

que les orages, cyclones et vagues de chaleur, ainsi qu'aux catastrophes naturelles qui en résultent, y compris les inondations, la sécheresse, la montée du niveau de la mer et la fonte des glaciers. Les institutions, organisations et communautés devront renforcer leurs capacités afin de réduire leur vulnérabilité et d'atténuer les risques, mettre au point des systèmes d'alerte précoce, renforcer les capacités communautaires et la résilience sociale, en particulier parmi les populations les plus vulnérables, améliorer les pratiques de construction et mettre en place des mesures de préparation aux situations d'urgence afin de faire face aux inévitables incidences du climat. La résilience des infrastructures de transport essentielles aux phénomènes météorologiques extrêmes devra faire partie intégrante des stratégies d'adaptation de tous les États membres.

17. *Le processus PPE-TSE peut aider les gouvernements et les communautés à s'adapter aux modifications de l'environnement.* Ainsi qu'il est indiqué dans le document de réflexion établi pour le Symposium 2012 du PPE-TSE, les changements climatiques ont des répercussions sur la santé des êtres humains<sup>10</sup>, par le biais par exemple des changements qui interviennent dans la répartition des vecteurs de maladies infectieuses ainsi que dans l'agriculture et la sécurité alimentaire, ce qui entraîne des situations de malnutrition et des risques de déplacement et de migration. Les inondations peuvent causer une augmentation des maladies véhiculées par l'eau et les sécheresses, une augmentation des infections des voies respiratoires, des yeux et de la peau. Des situations météorologiques extrêmes peuvent occasionner des accidents (noyades ou accidents de la route par exemple), rendre inaccessibles des infrastructures essentielles, telles que les établissements de santé ou les véhicules de transport d'urgence, ce qui met en péril la santé en particulier des populations vulnérables telles que les personnes âgées, les personnes handicapées, les jeunes et les plus démunis, et causer des dégâts aux logements et aux bâtiments publics. Les États membres doivent à tous les niveaux de l'administration (local, régional et national) se préparer aux changements climatiques en accroissant la résilience des infrastructures essentielles, y compris les transports (par exemple en utilisant des matériaux et modèles à l'épreuve des crues et de la sécheresse pour les infrastructures de transport et en prenant en compte les risques d'inondation dans la planification des transports et le zonage), et en mettant en place des systèmes de gouvernance capables de suivre l'évolution du paysage dans lequel s'inscrit le milieu urbain.

18. *Les villes, comme centres de santé, de bien-être et de modèles de développement économique.* La notion de modes de vie durables en ville englobe non seulement la prospérité économique et financière mais également l'idée que les villes peuvent être, grâce à des politiques respectueuses de l'environnement et de la santé, des centres de bien-être favorisant la santé à la fois physique et psychologique. Il est possible d'améliorer les modes de vie urbains en favorisant une vie active et dynamique, même au sein de l'isolement souvent mentionné propre à l'environnement urbain. Les réseaux sociaux et les réseaux de transport établissent des liens entre les individus et les idées. La ville est une unité politique, un géospace naturel et environnemental et un moteur économique. C'est à la fois une agglomération d'entités physiques et structurelles et un ensemble de populations et de personnalités qui déterminent son esprit et son énergie. Les liens entre les transports, la santé et l'environnement ne concernent pas uniquement les problèmes du passé, tels que les embouteillages, la pollution et les accidents de la circulation routière, mais ils constituent un modèle de coopération intersectorielle et de choix politiques s'influençant réciproquement qui déterminera nos économies et nos milieux urbains à l'avenir afin que nos villes, en étant plus productives, plus saines, plus viables et plus énergiques deviennent des centres de bien-être individuel et collectif.

---

<sup>10</sup> Bettina Menne *et al.* (éd.), *Protéger la santé en Europe face au changement climatique* (Copenhague, OMS/EURO, 2008). Résumé disponible à l'adresse: <http://www.euro.who.int/fr/what-we-publish/abstracts/protecting-health-in-europe-from-climate-change-2008>.

## **IV. Réflexions initiales en prévision de la quatrième Réunion de haut niveau**

19. Il ressort de la synthèse qui précède des évolutions et tendances les plus récentes que les quatre buts prioritaires fixés à Amsterdam et les mécanismes de mise en œuvre adoptés par la troisième Réunion de haut niveau conservent toute leur valeur et constituent un bon cadre pour une action intersectorielle.

20. Il sera cependant nécessaire qu'à l'occasion de la quatrième Réunion les États membres renouvellent leur engagement d'œuvrer en faveur d'une démarche intégrée plus efficace pour l'élaboration des politiques dans le domaine des transports, de l'environnement et de la santé. Le PPE-TSE peut, encore plus qu'avant, offrir une tribune multilatérale pour faciliter et soutenir l'action nationale grâce à l'échange de connaissances et de données d'expérience, à l'élaboration d'outils et de services à l'appui des politiques de transport respectueuses de l'environnement et de la santé et à la promotion de travaux de recherche dans des domaines d'intérêt croissants, en particulier ceux liés aux perspectives d'une économie verte par le biais des politiques de transport ou à une meilleure compréhension des effets du transport sur la santé et l'environnement. Le PPE-TSE peut devenir un modèle d'activité intersectorielle et l'expérience qu'il a acquise pourrait être mise à la disposition d'autres secteurs et régions.

## **V. Organisation de la quatrième Réunion de haut niveau**

### **A. Structure proposée pour la Réunion**

21. Faisant suite aux échanges de vues préliminaires du Bureau du PPE-TSE à sa dix-septième session, il est prévu que la quatrième Réunion de haut niveau se tiende en marge de TRA 2014<sup>11</sup>, ainsi que d'autres manifestations concernant les transports, par exemple un séminaire du Forum international des transports, un séminaire sur les systèmes de transport intelligents et la réunion sur la question des femmes dans le domaine des transports organisée par le Transportation Research Board.

22. Ces manifestations auront lieu soit du 15 au 17 avril, soit du 22 au 25 avril 2014. La Réunion se tiendra en deux endroits: la partie technique du programme aura lieu sur le campus universitaire de la Cité Descartes à Marne-la-Vallée, afin de faciliter les échanges concernant les transports entre le monde de la recherche et la communauté scientifique, et les rencontres de haut niveau (ministérielles) au Ministère français de la santé, dans le centre de Paris.

### **B. Thème global**

23. Le Bureau a débattu de plusieurs options pour le choix du thème global de la Réunion, par exemple:

- a) «Mobilité verte pour une vie saine et non polluée en ville»;

---

<sup>11</sup> TRA (Transport Research Arena) est une conférence qui a lieu périodiquement pour échanger des connaissances, encourager l'innovation, favoriser la diffusion et renforcer la mise en application. En 2014, TRA s'efforcera d'aborder tous les modes de transport de surface, en particulier les chemins de fer, les voies de navigation intérieure et le transport maritime ainsi que la logistique (voyageurs et fret). De plus amples informations sont disponibles à l'adresse: <http://www.zapaday.com/event/366459/2/Transport+Research+Arena.html>.



b) «Maintenir LE lien: choisir des systèmes de transport propices à une mobilité verte et favorable à la santé»;

c) «Mobilité des personnes: transport, environnement et santé dans notre monde en mutation».

24. Plusieurs autres questions ont été évoquées comme thèmes ou intitulés possibles de différents débats au cours de la réunion, par exemple:

a) «Qu'est-ce-que le PPE-TSE?»;

b) «Le défi posé par l'économie verte»;

c) «Modes de vie et bien-être en ville»;

d) «Évolution des populations et mobilité»;

e) «Transport et inégalités»;

f) «Réduction des émissions dues aux transports urbains»;

g) «Pas de mobilité», mobilité «intelligente», c'est-à-dire absence de mobilité ou autorisation donnée à des individus, par exemple les personnes âgées, les populations vulnérables ou les parents qui travaillent, de travailler à leur domicile, par exemple grâce au télétravail, etc.

25. Le Bureau a estimé d'un commun accord que le thème doit aller dans le sens du thème de cette année pour le Forum international des transports: «Le transport dans un monde en mutation», ou tout du moins ne pas lui être incompatible, et englober à la fois les évolutions démographiques et les changements climatiques. Le thème choisi pourrait déboucher sur un certain nombre d'interrogations, par exemple:

a) Quels sont les types de transport respectueux de l'environnement et de la santé qui conviennent le mieux dans notre monde en mutation?

b) Comment les systèmes de transport peuvent-ils le mieux servir les populations et aller de pair avec l'évolution des besoins de leur environnement?

c) Comment réduire l'empreinte écologique des transports?

d) Comment réduire au maximum l'impact négatif des transports sur la santé?

e) Comment adapter les transports (infrastructures, politique et gouvernance) en prévision de l'intensification prévue des phénomènes météorologiques extrêmes et réduire autant que faire se peut leurs incidences négatives sur l'environnement urbain et la santé?

f) Comment obtenir le meilleur rendement possible des investissements dans les options de transport durable?

26. Le Bureau a également étudié les moyens possibles de mobiliser la participation active des réseaux de jeunes et des écoles artistiques ou cinématographiques ainsi que de faire appel aux médias sociaux.

### C. Programme préliminaire

27. Le Bureau et les représentants de la France ont proposé à titre préliminaire le calendrier suivant:

#### **Premier jour (mercredi)**

*Lieu: Marne-la-Vallée, toute la journée*

**Matin et après-midi:** expositions

**Après-midi:** réunion technique du PPE-TSE en marge de TRA, rencontre avec des chercheurs (par exemple concernant l'Outil OMS/EURO d'évaluation économique des effets sanitaires (HEAT), le projet Aphekom, etc.)<sup>12</sup>.

#### **Deuxième jour (jeudi)**

*Lieu: Marne-la-Vallée (matin) et Ministère de la santé à Paris (après-midi)*

**Matin:** séminaire conjoint du PPE-TSE et du FIT et résultats de la mise en œuvre de la Déclaration d'Amsterdam: par exemple, l'Initiative du réseau scientifique et technique du Ministère français de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (CERTU) relative à la signalétique pour les transports actifs; lancement du manuel sur les plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement; recueil sur les courses de relais, etc.

**Après-midi:** réunion préparatoire finale du Bureau élargi.

#### **Troisième jour (vendredi)**

*Lieu: Ministère de la santé à Paris, toute la journée*

**Matin:** débat ou table ronde avec les anciens présidents du PPE-TSE/réunion-débat avec le réseau de jeunes/exposition artistique et/ou film.

**Après-midi:** adoption de la Déclaration de Paris par la réunion ministérielle du PPE-TSE, suivie d'une visite technique et/ou d'une réception.

## **D. Résultats attendus**

### **Principaux documents**

28. Le Comité souhaitera peut-être convenir d'un commun accord des principaux documents à établir pour la Réunion, notamment un manuel sur les plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement, un recueil des meilleures pratiques qui se sont dégagées des courses de relais en 2009-2013, le rapport final sur la signalétique pour les transports actifs (CERTU/France), une évaluation des mesures prises dans le cadre du PPE-TSE (c'est-à-dire la mise en œuvre des buts d'Amsterdam au niveau national), sur la base d'un questionnaire, et éventuellement un examen de l'évolution des transports et de leurs effets sur la santé et l'environnement (2009-2013).

### **Déclaration ministérielle**

29. Le Comité souhaitera peut-être débattre des dispositions à prendre pour l'élaboration d'une déclaration ministérielle qu'adoptera la Réunion. La déclaration devrait être concise et axée sur des engagements concernant les activités futures. Le Comité débattera des principaux éléments de la déclaration. Il souhaitera peut-être charger le Bureau élargi (dont tous les États membres peuvent faire partie) d'établir, avec le concours du secrétariat, un projet de déclaration qui lui serait soumis pour examen à sa onzième session, en novembre 2013.

---

<sup>12</sup> Voir <http://heatwalkingcycling.org/> and [www.aphekom.org](http://www.aphekom.org).

## **E. Processus préparatoire**

30. Le Comité directeur souhaitera peut-être entériner le calendrier proposé ci-après pour préparer la quatrième Réunion de haut niveau et établir le projet de déclaration de Paris:

- 16 novembre 2012: Genève, OMS (Bureau);
  - Printemps 2013: réunion du Bureau élargi, juste avant ou après le prochain atelier consacré aux courses de relais;
  - Juillet 2013: Copenhague (réunion du Bureau élargi, avec services d'interprétation);
  - 29 novembre 2013: Genève, Palais des Nations (réunion du Bureau élargi, avec services d'interprétation; projet de déclaration dans les trois langues);
  - 2013-2014: éventuellement une réunion extraordinaire à Paris pour finaliser le projet de déclaration de Paris;
  - Avril 2014: Paris.
-