

**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****Vingt-deuxième session**

Genève, 28-30 octobre 2024

Point 4 a) de l'ordre du jour provisoire

**Exécution du Programme paneuropéen sur les transports,
la santé et l'environnement : stratégie en matière
de transports, de santé et d'environnement**

**Projet de stratégie en matière de transports, de santé
et d'environnement****Document soumis par le groupe de travail spécial chargé
de l'élaboration de la stratégie et des éventuels instruments juridiques***Résumé*

À la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Vienne (modalités hybrides), 17 et 18 mai 2021), les États membres avaient décidé d'élaborer, pour adoption en 2023, une stratégie paneuropéenne globale sur les transports, la santé et l'environnement assortie d'un plan d'exécution précis afin de réaliser leur ambition commune et d'orienter les travaux futurs du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement. À sa dix-neuvième session (Genève (modalités hybrides), 27 et 28 octobre 2021), le Comité directeur du Programme a créé un groupe de travail spécial chargé de l'élaboration de la stratégie et des éventuels instruments juridiques. À sa vingtième session (Genève, 17-19 octobre 2022), sur proposition du groupe de travail, il a modifié le calendrier des travaux d'élaboration de la stratégie et décidé qu'un projet détaillé de stratégie serait présenté à l'automne 2023 et que les travaux relatifs à la stratégie seraient achevés à l'automne 2024. À sa vingt et unième session (Genève, 23-25 octobre 2023), il a formulé des observations sur l'avant-projet de stratégie et, en vue de sa session suivante, a demandé au secrétariat d'élaborer la stratégie révisée dans les trois langues officielles de la Commission économique pour l'Europe, pour publication en 2025. Il est prévu que le Comité directeur adopte le présent document.



I. Introduction

1. Le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) est l'unique cadre directif paneuropéen intergouvernemental, intersectoriel et tripartite à la disposition des décideurs et des parties prenantes de la région paneuropéenne qui est destiné à accélérer l'évolution vers une mobilité sûre et respectueuse de la santé et de l'environnement et des transports à émissions nettes nulles.
2. À la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Vienne (modalités hybrides), 17 et 18 mai 2021), les États membres avaient décidé d'élaborer une stratégie paneuropéenne globale sur les transports, la santé et l'environnement assortie d'un plan d'exécution précis afin de réaliser leur ambition commune et d'orienter les travaux futurs du PPE-TSE¹. À sa dix-neuvième session (Genève, 27 et 28 octobre 2021), le Comité directeur du Programme a créé un groupe de travail spécial chargé de l'élaboration de la stratégie et des éventuels instruments juridiques².
3. Il est dit dans la Déclaration de Vienne que la région de la CEE fait face à de multiples défis en matière de transports, de santé et d'environnement, qui doivent être relevés de toute urgence. Ce sentiment d'urgence découle également de la nécessité de réaliser les objectifs du Programme de développement durable à l'horizon 2030, du Nouveau Programme pour les villes et de l'Accord de Paris, ainsi que de tirer parti de la dynamique créée dans le cadre du PPE-TSE.
4. À sa vingtième session (Genève, 17-19 octobre 2022), le Comité directeur, sur proposition du groupe de travail, a modifié le calendrier des travaux d'élaboration de la stratégie et décidé qu'un projet détaillé de stratégie serait présenté à l'automne 2023 et que les travaux relatifs à la stratégie seraient achevés à l'automne 2024³.
5. Cette stratégie s'inspire de la façon singulière qu'a le PPE-TSE d'associer les secteurs des transports, de la santé et de l'environnement.
6. La stratégie s'appliquera à la région paneuropéenne telle que définie par la Commission économique pour l'Europe (CEE) et à la Région européenne de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). Elle porte sur les transports terrestres dans les zones urbaines, périurbaines et rurales.
7. La stratégie a pour horizons temporels la période allant jusqu'à 2030 et la période allant de 2030 à 2050. Elle définit précisément les domaines d'action et les mesures à court terme, ainsi que les activités de suivi et autres activités qui seront réalisées après 2030.
8. Les pays de la région paneuropéenne présentent différents niveaux de développement économique, ainsi que des caractéristiques démographiques et géographiques variables, tant au niveau national que local. En outre, chaque pays a sa propre culture, ses propres structures institutionnelles et ses propres priorités en matière de transports, de santé et d'environnement. Alors que les défis et les priorités en matière de transports, de santé et d'environnement varient d'un pays à l'autre, la stratégie a permis de recenser des domaines d'intérêt au niveau régional et elle offre la possibilité d'adapter l'approche à la situation particulière de chaque pays.
9. Le présent document traite à la fois des transports et de la mobilité, car ces deux questions sont étroitement liées. Par transports, on entend avant tout l'offre de transports (qui comprend, par exemple, les services de transport public, les voies piétonnes, les pistes et voies cyclables, les routes et les aires de stationnement pour les véhicules à moteur et les vélos), tandis que la mobilité désigne le résultat de l'interaction entre l'offre et la demande de transports. Autrement dit, s'intéresser à la mobilité revient à se demander pourquoi, comment, quand, à quelle fréquence et avec quel mode de transport les gens se déplacent, ainsi qu'à se demander si ces déplacements sont abordables financièrement, agréables, pratiques, sûrs et sécurisés.

¹ ECE/AC.21/2021/2–EUCHP2018924/4.3.2, par. 30.

² ECE/AC.21/SC/2021/2–EUCHP2018924/4.1/2, par. 23 à 25.

³ ECE/AC.21/SC/2022/2–EUCHP2219536/1.1/2, par. 24 b).

10. L'accessibilité s'entend de la facilité avec laquelle on peut atteindre une destination en tenant compte de la proximité du point de départ, des infrastructures existantes, des moyens de transport disponibles, du coût de leur utilisation ainsi que de la sécurité, de la sûreté et du confort qu'ils offrent.

II. Contexte et enjeux : réalités, difficultés et perspectives concernant les liens entre les transports, la santé et l'environnement dans la région paneuropéenne⁴

11. Comme cela est précisé dans la Déclaration de Vienne⁵, la région demeure aux prises avec des difficultés multiples qui, ajoutées à des politiques incohérentes et au manque de coordination intersectorielle, doivent être résolues de toute urgence dans le cadre d'une approche globale qui nécessite des politiques intégrées et des changements de comportements. On trouvera ci-après une vue d'ensemble des difficultés qui concernent à la fois les transports, la santé et l'environnement.

12. Les transports jouent un rôle essentiel dans la société et l'économie, car ils permettent aux personnes de se rencontrer et d'accéder à des emplois et à des services. Il s'agit d'un élément structurel de l'économie d'un pays, car ils assurent la livraison des marchandises. Les transports contribuent au développement du commerce et du tourisme, créent des emplois et relient les territoires aux niveaux local, national et international. Cependant, les activités de transport ont des conséquences négatives qui entraînent des dommages socioéconomiques, sanitaires et environnementaux, comme détaillé ci-après.

13. Dans de nombreux pays, il ressort de la répartition modale que la voiture est omniprésente, tandis que les transports publics, le vélo, la marche et la micromobilité jouent un rôle plus limité. Les habitants des zones rurales ont davantage recours à la voiture que les citadins. Dans de nombreux pays de la région, le vélo et la marche ne sont toujours pas considérés comme des moyens de transport et de mobilité à part entière. Il semble que la tendance observée pour le transport de personnes vaut également pour le transport de marchandises, celui-ci se faisant majoritairement par camion. En outre, l'évaluation actuelle de la répartition modale donne une image globale qui ne reflète pas les besoins des différents groupes.

14. La pollution atmosphérique est l'un des principaux risques environnementaux pour la santé. Selon les estimations les plus récentes portant sur 53 pays de la région paneuropéenne, près de 570 000 décès prématurés peuvent être attribués à la pollution de l'air ambiant, tandis que plus de 90 % de la population est exposée à des concentrations de particules fines (PM_{2,5}) supérieures aux Lignes directrices OMS relatives à la qualité de l'air⁶. Les concentrations de polluants atmosphériques sont généralement plus élevées dans les zones urbaines défavorisées que dans les zones plus aisées. Le transport routier, en particulier la mobilité centrée sur la voiture, contribue à la pollution de l'air par ses émissions d'échappement et ses autres émissions. Ces dernières sont également générées par les véhicules propres. Les avancées technologiques ont permis de réduire les émissions, mais leurs effets ont été neutralisés par le poids croissant des véhicules particuliers et l'augmentation du nombre de passagers et du volume de marchandises transportées. Les émissions sont plus élevées dans les pays de la CEE où le produit intérieur brut par habitant est relativement faible et où la proportion de véhicules anciens en circulation est plus importante. Nombre de pays n'ont toujours pas fixé d'exigences en matière de qualité des carburants ni mis en place de contrôles techniques adéquats qui permettraient d'évaluer l'effet des véhicules sur l'environnement.

⁴ La présente section s'appuie, en grande partie, sur la publication suivante : Miriam Gerlofs-Nijland *et al.*, *Road transport facts and figures: How healthy and environmentally friendly is our transport today?* (Bilthoven, National Institute for Public Health and the Environment of the Netherlands, 2021).

⁵ [ECE/AC.21/2021/2/Add.1-EUHP2018924/4.3.2/Add.1](#).

⁶ Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, « A healthy environment in the WHO European Region: Why It Matters and What Steps We Can Take to Improve Health », document WHO/EURO:2023-7588-47355-69518 (Copenhague, 2023).

15. Le transport routier est responsable d'environ un quart des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à la consommation d'énergie. Les avancées technologiques relatives à l'efficacité énergétique des véhicules sont neutralisées par l'augmentation de leur taille et de leur poids ainsi que de celle du nombre de véhicules-kilomètres, celui-ci devant d'ailleurs continuer de croître. Le secteur des transports pâtit également des effets des changements climatiques, car les phénomènes météorologiques extrêmes ont des conséquences négatives sur les opérations et les infrastructures de transport.

16. Dans les zones urbaines de la région, le transport routier est actuellement la principale source de pollution sonore de fond, laquelle nuit à la qualité de vie de nombreuses personnes. De nombreuses personnes dans la Région européenne de l'OMS sont affectées par des niveaux de bruit ambiant supérieurs aux recommandations de l'OMS en la matière.

17. La mobilité qui repose principalement sur la voiture contribue à la sédentarité et à l'inactivité physique, laquelle augmente le risque de maladies non transmissibles et d'obésité, y compris chez les enfants et les jeunes. Pourtant, la longueur d'un grand nombre de trajets effectués en voiture, en particulier dans les zones urbaines, est adaptée à la mobilité active – par exemple, la marche ou le vélo –, éventuellement en combinaison avec les transports publics. En Europe, près d'un adulte sur quatre et quatre adolescents scolarisés sur cinq ne sont pas suffisamment actifs⁷. En outre, dans les pays à revenu élevé, les personnes appartenant aux groupes à faible revenu sont plus souvent physiquement inactives ou obèses. À l'inverse, les personnes qui font de l'activité physique sont moins à risque⁸ et elles gèrent mieux leurs maladies non transmissibles ; la viabilité financière des systèmes de santé nationaux est ainsi moins menacée. Dans certains pays, le cyclisme et la marche sont intégrés dans les politiques de santé, notamment celles qui s'attaquent aux maladies non transmissibles et à l'obésité. D'une façon générale, on dispose de peu de données sur les niveaux d'activité physique liée à la mobilité active, en particulier la marche, ainsi que sur les possibilités de mobilité active.

18. La mobilité peut permettre aux gens d'être physiquement actifs et, par conséquent, d'améliorer leur santé physique et mentale. Il existe des activités physiques qui conviennent à chacun ; il vaut mieux en faire un peu que pas du tout, et plus on en fait, mieux c'est⁹, car le renforcement musculaire est bénéfique pour tous. Comme de nombreuses études le confirment, la mobilité active est un moyen de faire de l'activité physique tout en se déplaçant sans émettre de carbone¹⁰. Il existe différentes façons réalistes et avérées de promouvoir la mobilité active, dont certaines figurent dans les documents sur lesquels repose la présente stratégie¹¹.

19. Les taux de mortalité et de blessure dues aux accidents de la route varient d'une région à l'autre ; le taux de mortalité moyen dans les pays à revenu faible ou intermédiaire est plus de deux fois supérieur à celui enregistré dans les pays à revenu élevé. En outre, les taux de mortalité varient en fonction du revenu, de l'âge et du sexe. Les accidents de la circulation sont la principale cause de décès chez les personnes de 5 à 29 ans. Si le nombre de morts sur les routes de la région a récemment enregistré une baisse, le nombre d'accidents impliquant des cyclistes, des utilisateurs de trottinette électrique ou d'autres moyens de micromobilité a

⁷ Regina Guthold *et al.*, « Global trends in insufficient physical activity among adolescents: a pooled analysis of 298 population-based surveys with 1.6 million participants », *Lancet Child Adolescent Health*, vol. 4, n° 1 (janvier 2020), p. 23-35.

⁸ Comité consultatif sur les orientations en matière d'activité physique, « 2018 Physical Activity Guidelines Advisory Committee Scientific Report », (Washington D.C., Département de la santé et des services sociaux des États-Unis, 2018).

⁹ Pour des recommandations sur le type et la quantité appropriés d'activité physique régulière en fonction de l'âge et de la condition physique de chacun, voir OMS, *Lignes directrices de l'OMS sur l'activité physique et la sédentarité : en un coup d'œil* (Genève, 2020).

¹⁰ Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, *Données récentes à l'appui de la pratique de la marche et du vélo et des politiques en la matière* (Genève, 2022).

¹¹ Le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme (ECE/AC.21/2021/2/Add.1–EUHP2018924/4.3.2/Add.1, annexe III) et sa liste de mesures à prendre pour assurer la promotion du cyclisme, établie sur la base de l'expérience accumulée par les pays de la région paneuropéenne (Vienne, Ministère fédéral autrichien de l'action climatique, de l'environnement, de l'énergie, de la mobilité, de l'innovation et de la technologie, 2021).

quant à lui augmenté. Dans l'ensemble, les données relatives aux risques pesant sur les usagers de la route vulnérables, comme ceux qui pratiquent la mobilité active, sont rares.

20. Au niveau national, le manque de politiques et de règlements efficaces et cohérents en matière de stationnement entraîne une utilisation excessive de l'espace public et encourage de nombreux citoyens à continuer de prendre la voiture. Il n'est pas rare que les villes et les communes n'aient pas d'infrastructures réservées aux transports publics, au vélo ou à la marche (ou qui soient séparées) et qu'elles ne mettent pas en œuvre les politiques, les ressources financières et les campagnes de sensibilisation requises pour le développement de ces modes de transport.

21. Les incidences des transports ne sont pas les mêmes selon les zones géographiques et les groupes socioéconomiques. Généralement, les groupes à faible revenu vivent dans des zones où les infrastructures de transport, y compris les trottoirs, sont de piètre qualité, et leurs conditions de déplacement sont moins bonnes. Cette situation limite leur accès aux services (tels que l'éducation et la santé), à l'emploi et aux activités sociales et les possibilités de pratiquer une activité physique dans le cadre de leurs déplacements quotidiens. Le genre et l'âge sont deux des facteurs qui influent sur les différents besoins en matière de transport et de mobilité. Les femmes marchent davantage que les hommes, prennent plus souvent les transports publics et ont des préoccupations différentes en matière de sécurité. Les jeunes s'intéressent de plus en plus à la mobilité active et aux solutions qui permettent de se passer de la voiture, notamment aux transports publics. Les personnes âgées risquent d'être exclues, étant donné que l'accès aux services est de plus en plus subordonné à la maîtrise du numérique. Les personnes handicapées ont des besoins particuliers en matière de déplacement.

22. Les embouteillages, la pollution, les émissions de GES, le bruit et les accidents sont quelques-uns des coûts externes que le transport routier fait peser sur la société et qui ne sont pas répercutés sur les prix des transports. Cependant, il a été estimé que, ces coûts n'étant pas négligeables, il fallait prendre des mesures de promotion des transports publics et de la mobilité active, dont les coûts externes sont beaucoup plus faibles.

23. La pandémie de COVID-19 a eu des répercussions sur le nombre de déplacements effectués par les personnes et les moyens de transport utilisés. Le télétravail et les cours à distance ont fait évoluer les habitudes de déplacement. Beaucoup de personnes, incitées par la transformation temporaire des routes en voies cyclables, se sont mises à la marche ou au vélo. D'autres usagers ont préféré utiliser la voiture pour respecter la distanciation physique, tandis que les transports publics, considérés comme peu sûrs, ont enregistré une baisse de fréquentation, ce qui a eu pour effet de compromettre leur viabilité économique et a entraîné des difficultés pour ce qui est de fidéliser les usagers.

24. L'absence de données ou leur pauvreté est un problème récurrent. La disponibilité des données varie d'une région à l'autre. Dans certains États membres de la CEE :

a) L'un des obstacles les plus sérieux à l'élaboration de politiques éclairées est l'absence de statistiques officielles sur les transports et la mobilité, en particulier sur la mobilité active, ce qui empêche toute évaluation objective des effets des transports sur l'environnement et la santé ;

b) Les données relatives aux émissions de GES provenant des transports sont fusionnées avec les données relatives aux sources fixes d'émissions liées à la combustion de combustibles ;

c) Les méthodes de calcul des émissions liées au transport et d'évaluation de leurs incidences sur la santé et l'environnement sont moins élaborées et moins utilisées. Dans de nombreux cas, il n'existe pas au niveau national de méthodes permettant de calculer les coûts externes liés à l'utilisation des véhicules à moteur.

25. La prédominance de la voiture parmi les modes de déplacement découle du paradigme de planification des transports connu sous le nom d'approche par la demande (« predict and provide »). Dans ce paradigme, les transports publics ne jouent qu'un rôle secondaire. Il est encore appliqué dans de nombreux endroits, dans lesquels on considère qu'il est justifié de privilégier les infrastructures routières là où il y a encore besoin d'en construire. Dans certains modèles de planification plus récents, on cherche à améliorer l'accessibilité tout en

limitant les effets négatifs. Dans d'autres, on met l'accent sur l'accessibilité multimodale et sur la qualité des solutions permettant de se passer de la voiture, en combinant les transports publics et les modes de transport actifs. Souvent, les paradigmes du transport et de l'aménagement du territoire ne sont pas liés, ou les modèles de planification des transports ne comprennent pas d'évaluation des effets sociaux, environnementaux et sanitaires ou ne prévoient pas la participation du public à la prise de décisions. La croissance rapide de l'urbanisation¹² et une planification urbaine déficiente entraînent souvent une augmentation de la demande de transport, ainsi que du nombre et de la longueur des trajets, qui se traduit par une croissance du transport routier et des coûts externes qui sont associés.

26. En ce qui concerne la gouvernance, dans de nombreux pays, les autorités nationales, régionales et locales ne considèrent pas les transports, la santé, l'environnement et l'aménagement urbain comme des questions interdépendantes, ce qui, dans certains cas, les empêche de trouver des solutions à des problèmes complexes et transversaux. Dans certains pays, les mécanismes visant à financer les transports publics ainsi que les infrastructures destinées aux piétons et aux cyclistes ne sont ni durables ni adéquats. Par ailleurs, de nombreux pays n'ont pas acté que l'intégration des politiques de transport dans les objectifs liés à la santé et l'environnement pouvait produire des avantages économiques.

III. Stratégie genevoise pour la région paneuropéenne en matière de transports, de santé et d'environnement¹³

27. Le secteur des transports est crucial pour le développement durable, car il contribue à la promotion de la santé ainsi qu'à la qualité de l'environnement et des conditions de vie. Ensemble, les secteurs des transports, de la santé et de l'environnement peuvent fortement contribuer à améliorer les vies des individus, des collectivités locales et des sociétés, à développer le transport durable et à favoriser la santé et la résilience des collectivités et des économies.

28. En adoptant la Déclaration de Vienne à la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, les ministres ont également affirmé leur ambition de parvenir à « une mobilité et des transports propres, sûrs, sains et inclusifs pour le bonheur et la prospérité de tous ».

29. En outre, les ministres se sont engagés à piloter cette entreprise de transformation des transports et de la mobilité pour réaliser leur ambition, en y associant les différentes parties prenantes, notamment les autorités nationales, infranationales et locales, les populations locales, le secteur privé et la société civile, en particulier les jeunes et les enfants.

30. Sur la base des engagements pris dans la Déclaration de Vienne, cette stratégie anticipe que dans la région, les transports et la mobilité devraient évoluer de la façon suivante :

a) Les transports publics et la mobilité active occuperont une place plus importante dans la répartition modale, notamment grâce à la mise en place d'infrastructures durables et connectées les unes aux autres. Le vélo et la marche seront considérés comme des moyens de transport à part entière dans les États membres. Des solutions de transport et de mobilité durables seront mises en œuvre dans les zones rurales et périurbaines. La durabilité du transport de marchandises sera améliorée ;

b) Les évolutions technologiques favoriseront le renouvellement des flottes, dont le fonctionnement sera assuré par d'autres moyens que le moteur à combustion interne ; l'utilisation de carburants de substitution (gaz, hydrogène) et l'électrification des transports urbains se développeront, tandis que la transformation numérique des services de transport facilitera le développement de la mobilité partagée et de la conduite automatisée des véhicules ;

¹² Selon l'OMS (« Urban and built environments », 18 juillet 2023), d'ici à 2030, plus de 80 % de la population de la région européenne devrait vivre dans des zones urbaines.

¹³ La stratégie porte le nom du lieu où elle sera adoptée par le Comité directeur.

c) La pollution de l'air due aux émissions d'échappement et aux autres émissions du secteur des transports diminuera de façon considérable aux niveaux national et régional, ce qui réduira les écarts entre les zones pauvres et les zones riches ;

d) Les émissions de GES dues au transport routier baisseront très fortement et les infrastructures de transport et de mobilité deviendront résilientes face aux changements climatiques ;

e) La pollution sonore liée au transport routier sera mieux contrôlée et baissera, grâce notamment à l'application des directives de l'OMS en ce qui concerne les seuils d'exposition. Des mesures de modération du trafic seront adoptées dans les zones urbaines et résidentielles ;

f) Les pays, notamment les autorités sanitaires, verront s'alléger le fardeau que représentent les maladies non transmissibles et l'obésité pour leur système de santé, grâce à l'augmentation de la mobilité active. L'activité physique liée à la mobilité active aura également des effets positifs sur la santé mentale. Les contacts informels se développeront grâce à la mise en place d'infrastructures dédiées aux piétons et de lieux de rencontre, ce qui renforcera la participation à des activités sociales et améliorera donc la santé mentale. Des données sur les piétons, les cyclistes et la micromobilité seront régulièrement collectées et publiées pour faciliter l'élaboration et l'évaluation des politiques et orienter les décisions et l'investissement ;

g) Les règlements et les politiques de la région concernant le stationnement des voitures seront modifiés pour tenir compte de l'évolution de la répartition modale et promouvoir son développement. Davantage d'espaces verts seront aménagés, ainsi que des infrastructures réservées aux transports publics, aux piétons et aux cyclistes ;

h) Tous les pays de la région s'efforceront d'atteindre un taux de mortalité nul sur les routes. Les données relatives aux risques pesant sur les usagers de la route vulnérables, par exemple les enfants et les personnes qui pratiquent la mobilité active, seront mises à disposition aux fins de l'élaboration des politiques ;

i) La planification des transports et l'aménagement urbain tiendront compte des aspects sociaux, de même que des aspects liés à l'environnement et à la santé. Le genre, le handicap et la tranche d'âge, en particulier, seront pris en considération dans la planification et la mise en place d'innovations (comme la transformation numérique) afin de garantir l'accessibilité et la sécurité et de ne laisser personne de côté ;

j) Les coûts externes que le transport routier fait peser sur la société seront répercutés sur les prix des transports privés ;

k) Des données seront collectées de manière systématique, cohérente et efficace dans toute la région et des statistiques officielles seront compilées sur les transports motorisés, les transports publics, la marche et le vélo. Les États membres auront accès à des données fiables et cohérentes sur les émissions de GES provenant des transports et s'en serviront dans l'élaboration des politiques ;

l) On redéfinira les paradigmes de la planification pour tenir compte de l'évolution de la répartition modale, de la pratique de la marche et du vélo, ainsi que de l'étoffement de l'offre de transports publics et des avantages sociaux, environnementaux et sanitaires, ainsi que pour promouvoir ces modes de déplacement. On appliquera l'approche dite « éviter-changer-améliorer (et permettre) », et la demande de transport sera concentrée en fonction de la proximité des destinations, par exemple les services ;

m) Les autorités nationales, régionales et locales traiteront conjointement les questions relatives aux transports, à la santé et à l'environnement, ce qui favorisera la mise en œuvre de politiques cohérentes et intégrées, la mise en place de cadres juridiques adaptés et une meilleure allocation des crédits budgétaires ;

n) Les États membres adopteront des politiques visant à assurer un financement adéquat et durable des transports publics et de la mobilité active.

31. Cette stratégie pourrait être appliquée avec succès dans les domaines sur lesquels les ministres, dans la Déclaration de Vienne, ont décidé de concentrer leur action :

a) 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 ;

b) La mise en place de transports propres, sûrs, peu bruyants et à émissions nettes nulles grâce à l'application de politiques et de mesures en faveur d'une mobilité saine, active et plus sûre ;

c) La mise en place de formes de mobilité et de modes de transport inclusifs ;

d) L'incitation des acteurs concernés à réaliser des investissements, à prendre des mesures d'incitation fiscale et à lancer des initiatives de financement vert visant à développer les transports durables et à stimuler la création d'emplois et l'activité économique ;

e) L'utilisation optimale des avantages de la transformation numérique des services de transport et de mobilité ;

f) La mise en œuvre de modes de gestion et de services de mobilité durable, qui font appel à des technologies appropriées, aux fins de l'émergence de transports propres, efficaces, sains et sûrs ;

g) 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, et la prise en compte de ces formes de mobilité dans la planification des transports et l'aménagement du territoire ;

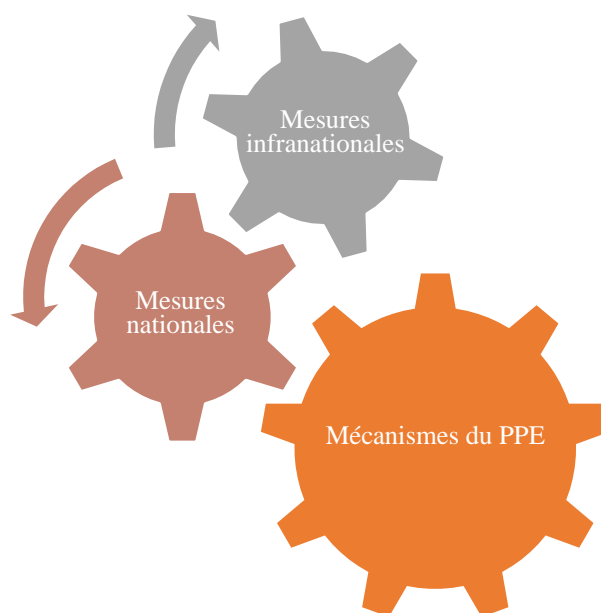
h) Le renforcement de la résilience des systèmes de transports face aux changements climatiques, aux pandémies et aux autres catastrophes.

32. Pour appliquer les changements prévus dans la Déclaration de Vienne et dans la présente stratégie, il faudra prendre des mesures aux niveaux international, national, infranational et local. Au niveau international, le PPE-TSE a été spécialement conçu à cette fin, mais beaucoup d'autres mécanismes devront adopter des mesures cohérentes pour concrétiser cette ambition¹⁴.

33. Le rôle du PPE-TSE est détaillé dans la section IV, tandis que les mesures pouvant être prises aux niveaux national et infranational sont présentées dans la section V. La figure ci-après illustre la manière dont les mécanismes du PPE-TSE pourraient stimuler les actions nationales et infranationales.

¹⁴ Par exemple, à la septième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé (Budapest, 5-7 juillet 2023), organisée dans le cadre du Processus européen Environnement et santé, les États membres de l'OMS/Europe ont adopté la Déclaration de Budapest, qui appelle à mener d'urgence une action de grande envergure face aux enjeux de santé liés aux changements climatiques et à la pollution de l'environnement, entre autres. L'un des éléments de la Déclaration était l'élargissement du Partenariat du PPE-TSE sur la mobilité active, qui est devenu le Partenariat du PPE-TSE/EHP pour une mobilité active et saine.

Association de mesures visant à concrétiser l'ambition



IV. Rôle du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

34. On trouvera dans la présente section un exposé des objectifs visés par le PPE-TSE aux fins de la mise en œuvre de la stratégie. Ces objectifs sont catégorisés dans la sous-section IV.B en fonction des domaines d'action définie dans la Déclaration de Vienne (voir paragraphe 31). Chacun comprend plusieurs cibles, celles-ci pouvant être atteintes grâce à la réalisation d'une ou de plusieurs mesures qui sont au cœur de la stratégie. Les domaines couverts par la stratégie et les objectifs, cibles et mesures du PPE-TSE sont détaillés en annexe du présent document sous la forme d'un plan d'action.

35. Pour chacune des cibles, une date butoir est fixée à titre indicatif (2030 ou 2050) et plusieurs mesures assorties de différentes échéances sont prévues. La Réunion de haut niveau sur les transports, l'environnement et la santé se chargera d'établir les priorités et de les traduire dans des plans de travail quinquennaux ; les mesures dont l'échéance est fixée à 2030 doivent figurer dans le plan de travail qui sera adopté à la sixième Réunion de haut niveau. Il faudra mobiliser les ressources nécessaires à l'exécution des plans de travail, par exemple dans le cadre du réseau de partenariat.

36. Les États membres, lorsqu'ils exécuteront des activités, devront discuter de la manière de mettre en œuvre la stratégie et de mobiliser les ressources requises en s'appuyant sur les connaissances partagées et les bonnes pratiques des autres États membres, et en tirant parti des partenariats conclus dans le cadre du PPE-TSE, qui jouent un rôle clef.

A. Mandat

37. Dans la Déclaration de Vienne, les ministres se sont engagés à élaborer 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 leur ambition commune et d'orienter les travaux futurs du PPE-TSE, et à utiliser cette stratégie pour :

a) Renforcer leur engagement à poursuivre le développement et l'exécution du PPE-TSE et à faire en sorte que ses activités contribuent à améliorer les conditions de vie dans les zones urbaines, périurbaines, rurales et montagneuses, 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 ;

b) Continuer de développer les synergies entre les activités du PPE-TSE et la mise en œuvre du Programme 2030, de l'Accord de Paris et des autres mécanismes intergouvernementaux, en menant les activités énoncées ci-après, dont le but est d'évaluer la mise en œuvre par les États membres des objectifs de développement durable et des cibles relatives à l'action climatique ;

c) Renforcer leur engagement en faveur de l'action nationale et de la coopération internationale en matière de politiques visant à concrétiser leur 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 ;

e) Mettre en place un suivi efficace en améliorant la collecte de données nationales et internationales dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement¹⁵.

38. Par conséquent, on examinera dans la présente section la manière dont le PPE-TSE peut être orienté et utilisé pour mener à bien la stratégie, réaliser l'ambition exprimée par les ministres dans la Déclaration de Vienne et honorer les engagements qui y sont exprimés, par exemple en ce qui concerne le développement d'une mobilité saine et active dans la région paneuropéenne, et plus précisément celui du cyclisme.

B. Prise en compte des objectifs du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement dans la stratégie

39. On trouvera ci-après, à l'intention du Programme et des États membres, une liste des domaines d'intervention couverts par la stratégie. Les objectifs du PPE-TSE repris dans le cadre de cette stratégie sont énumérés pour chaque domaine :

Domaine d'intervention 1. 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 :

- 1.a) Intégrer les processus de planification des transports et d'aménagement du territoire en tenant compte des aspects environnementaux et sanitaires ;
- 1.b) Coordonner les politiques de façon à améliorer les conditions de vie ;
- 1.c) Promouvoir l'élargissement de la collecte de données afin de rendre dûment compte de la mobilité active ;
- 1.d) Mettre en place des mécanismes de coordination nationale des différents secteurs et niveaux ou renforcer les mécanismes existants ;
- 1.e) Promouvoir l'inclusion d'un volet consacré à la santé dans les évaluations des plans et projets en lien avec les transports.

Domaine d'intervention 2. Mise en place de 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 sûre :

- 2.a) Promouvoir des politiques et des mesures en faveur d'une mobilité saine, active et sûre ;
- 2.b) Promouvoir l'exploitation et la disponibilité de transports accessibles et abordables pour tous, propres, sûrs, peu bruyants et à émissions nettes nulles ;
- 2.c) Appuyer la mise en place du réseau cyclable transeuropéen.

¹⁵ ECE/AC.21/2021/2/Add.1–EUCHP2018924/4.3.2/Add.1, par. 3.

Domaine d'intervention 3. Mise en place de formes de mobilité et de modes de transport inclusifs :

- 3.a) Appuyer la planification et la mise en place de réseaux de transport inclusifs ;
- 3.b) Élaborer et mettre en œuvre des politiques de transport qui répondent aux besoins :
 - 3.b.i) Des différents sexes ;
 - 3.b.ii) Des enfants et des jeunes ;
 - 3.b.iii) Des personnes âgées ;
 - 3.b.iv) Des personnes handicapées ;
 - 3.b.v) Des personnes vivant en zone rurale ou périurbaine ;
 - 3.b.vi) Des personnes à faible revenu.

Domaine d'intervention 4. Incitation des acteurs à réaliser des investissements, à prendre des mesures d'incitation fiscale et à lancer des initiatives de financement vert en faveur des transports durables afin de créer des emplois et de stimuler l'économie :

- 4.a) Promouvoir l'investissement, les mesures d'incitation fiscale et les initiatives de financement vert en faveur du développement de transports durables et de la mobilité durable ;
- 4.b) Mettre en avant la création d'emplois associée à l'investissement dans les transports durables.

Domaine d'intervention 5. Utilisation optimale des avantages de la transformation numérique des services de transport et de mobilité :

- 5.a) Aider les administrations publiques à diffuser leurs bonnes pratiques en matière de transformation numérique des services de transport et de mobilité ;
- 5.b) Favoriser la transformation numérique des services de transport et de mobilité tout en garantissant la durabilité sociale, environnementale et financière.

Domaine d'intervention 6. Mise en œuvre de modes de gestion et de services de mobilité durable faisant appel à des technologies appropriées aux fins de l'émergence de systèmes de transport propres, efficaces, sains et sûrs :

- 6.a) Appuyer la mise en œuvre de solutions de gestion de la mobilité et diffuser les bonnes pratiques ;
- 6.b) Faciliter le déploiement de pôles et d'équipements intermodaux qui soient pratiques pour les utilisateurs ;
- 6.c) Favoriser la mise en place dans les systèmes de transport de technologies propres, efficaces, saines et sûres ;
- 6.d) Appuyer l'élaboration de stratégies et de programmes nationaux d'écoconduite ;
- 6.e) Améliorer la performance environnementale et sanitaire du parc de véhicules.

Domaine d'intervention 7. 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 :

- 7.a) Promouvoir des modes de transport public urbain, en particulier les modes électriques ;
- 7.b) Promouvoir le vélo et la marche en milieu urbain et doubler la part du vélo ;
- 7.c) Faire en sorte que la planification des transports publics et des modes de mobilité active soit coordonnée avec l'aménagement du territoire ;

- 7.d) Promouvoir la planification intégrée des transports multimodaux qui incluent les transports publics, la marche, le vélo et la micromobilité ;
- 7.e) Accroître l'intérêt pour les transports publics et leur part dans la répartition modale : placer les transports publics sûrs, efficaces et de qualité au centre de la mobilité ;
- 7.f) Faire en sorte que l'aménagement du territoire et les infrastructures favorisent les modes de transport durables et réduisent la nécessité de se déplacer ;
- 7.g) Garantir aux prestataires de services et aux usagers de la micromobilité une sécurité juridique renforcée assortie de l'application effective de normes de sécurité, diffuser des informations, favoriser l'inclusion sociale et remédier aux problèmes d'équité (accessibilité financière et fracture numérique).

Domaine d'intervention 8. Résilience des systèmes de transports face aux changements climatiques, aux pandémies et aux autres catastrophes :

- 8.a) Veiller à ce que les systèmes de transport puissent faire face aux risques sanitaires et climatiques grâce à une approche globale et intégrée axée sur les personnes et leurs besoins.

V. Mesures envisageables au niveau national

40. L'exécution de la stratégie (voir la section III) passe par la réalisation d'un ensemble d'activités et d'initiatives aux niveaux infranational, national et international. La présente section est axée sur les activités nationales, que les pays peuvent exécuter selon différentes approches¹⁶ en fonction de leurs priorités et des défis auxquels ils font face. Ces actions devraient permettre de réaliser collectivement les objectifs généraux fixés dans la présente stratégie.

41. S'agissant de l'exécution d'activités dans le domaine des transports, de la santé et de l'environnement au niveau national, deux approches sont envisageables :

- a) L'adoption d'ensembles cohérents de mesures, élaborées au niveau national et présentées en tant qu'engagements à une Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement ;
- b) L'élaboration de plans d'action nationaux en matière de transports, de santé et d'environnement¹⁷ et d'autres instruments appropriés dans ce domaine.

42. Le Comité directeur pourrait examiner ces approches afin, éventuellement, d'arrêter des décisions à la sixième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement et aux Réunions de haut niveau ultérieures. Pour l'une ou l'autre de ces approches, les principales actions pourraient consister à :

- a) Adopter des mesures s'inspirant directement des engagements pris au niveau international, en particulier dans la Déclaration de Vienne ;
- b) Appliquer au niveau national les recommandations pour un transport durable respectueux de l'environnement et de la santé¹⁸ élaborées dans le cadre du PPE-TSE qui visent à appliquer des solutions durables d'aménagement urbain et de planification des transports (« éviter ») ; placer les transports publics sûrs, efficaces et de qualité au centre de la mobilité (« remplacer » et « améliorer ») ; tirer parti de la micromobilité (« remplacer » et « améliorer ») ; mettre en place une gestion efficace de la mobilité (« remplacer ») ; innover

¹⁶ Ces approches doivent être adaptées à l'organisation interne des pays et à la manière dont ils élaborent les politiques, de façon centralisée ou décentralisée.

¹⁷ Pour des indications relatives à l'élaboration de tels plans, voir Christian Schweizer, Francesca Racioppi et Leda Nemer, *Élaboration de plans nationaux d'action pour les transports, la santé et l'environnement : manuel pas à pas destiné aux décideurs et planificateurs* (Copenhague, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, 2014).

¹⁸ Voir *Recommendations for Green and Healthy Sustainable Transport – « Building Forward Better »* (Publication des Nations Unies, ECE/AC.21/9).

de manière à développer des transports respectueux de l'environnement et de la santé (« améliorer ») ; encourager la mobilité active (« remplacer ») ; ne laisser personne de côté (« améliorer »).

c) Prendre des mesures pour exécuter le Plan directeur paneuropéen pour la mobilité active¹⁹ et appliquer ses recommandations au niveau national, notamment élaborer et appliquer des politiques nationales en faveur du cyclisme et de la marche, appuyées par des plans, des stratégies et des programmes définissant des objectifs nationaux ;

d) Adopter des mesures d'exécution des plans directeurs à venir, tels que ceux relatifs à la marche et à la mobilité active ;

e) Appliquer les autres orientations établies dans le cadre du PPE-TSE, parmi lesquelles on trouve actuellement les publications suivantes :

i) *A Handbook on Sustainable Urban Mobility and Spatial Planning – Promoting Active Mobility*²⁰ (Manuel sur la mobilité urbaine et l'urbanisme durables : promouvoir la mobilité active) ;

ii) *Mobility Management: A Guide of International Good Practices*²¹ (Gestion de la mobilité : guide de bonnes pratiques internationales), qui traite de l'élaboration de stratégies nationales et, au besoin, régionales et urbaines, tendant à faciliter la gestion de la mobilité, ainsi que de l'établissement de programmes de gestion de la mobilité destinés à aider les villes, les régions, les entreprises, le secteur du tourisme et les écoles ;

iii) *Guidelines for National Eco-driving Initiatives: THE PEP Partnership on Eco-driving*²² (Lignes directrices pour les initiatives nationales en matière d'écoconduite : partenariat du PPE-TSE sur l'écoconduite), qui traite des stratégies et programmes nationaux en matière d'écoconduite ;

f) Réaliser, au niveau national, des activités du plan de travail définies aux Réunions de haut niveau et exécuter d'autres mesures définies dans le plan d'action annexé au présent document.

¹⁹ Le Plan directeur paneuropéen pour la mobilité active est composé du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, adopté en 2021, et du Plan directeur paneuropéen pour la marche, en attente d'approbation.

²⁰ Publication des Nations Unies, [ECE/TRANS/298](#).

²¹ Publication des Nations Unies, numéro de vente E.20.II.E.10.

²² Ministère fédéral autrichien de l'action climatique, de l'environnement, de l'énergie, de la mobilité, de l'innovation et de la technologie (Vienne, 2021).

Annexe

Plan d'action du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (domaines d'intervention, objectifs, cibles et mesures à prendre)

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
[1] 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	[1.a] Intégrer les processus de planification des transports et d'aménagement du territoire en tenant compte des aspects environnementaux et sanitaires	Augmentation du nombre de documents d'orientation sur l'aménagement du territoire et la planification des transports qui tiennent compte des aspects environnementaux et sanitaires (d'ici à 2030)	Dans le cadre des partenariats concernés et d'ateliers relais, encourager la prise en compte des aspects environnementaux et sanitaires dans les pratiques de planification des transports et d'aménagement du territoire, au moyen par exemple de plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement (d'ici à 2030)	1
			Élaborer, à l'intention des fonctionnaires et des praticiens, un programme de formation disponible sur la plateforme d'apprentissage en ligne de l'Organisation des Nations Unies (ou sur d'autres plateformes publiques de ce type qui soient adaptées), et en assurer la gestion (d'ici à 2030)	2
			Promouvoir l'inclusion de la mobilité active dans les CDN dans le cadre des travaux des partenariats concernés (d'ici à 2030)	3
		Les contributions déterminées au niveau national (CDN) élaborées dans le cadre de l'Accord de Paris comprennent des engagements en matière de mobilité active (d'ici à 2030)		

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
			Élaborer une publication sur les indicateurs de la prise en compte de la mobilité active dans les CDN et les résultats escomptés, l'objectif étant d'utiliser l'outil ForFITS pour évaluer les futures émissions de dioxyde de carbone. La publication sera mise en ligne sur le site consacré aux CDN (d'ici à 2030)	4
	[1.b] Coordonner les politiques de façon à améliorer les conditions de vie	Promotion de l'évaluation des réglementations nationales afin que les politiques qui concernent à la fois les transports, la santé et l'environnement puissent être élaborées en s'appuyant sur les résultats de ces évaluations (d'ici à 2050)	Mettre au point un mécanisme semblable au Programme d'études de la performance environnementale jouant un rôle de conseil en ce qui concerne les politiques à l'intersection entre les transports, la santé et l'environnement (d'ici à 2050)	5
		Promotion de la collecte de données et des systèmes nationaux et locaux de suivi et d'établissement de rapports qui facilitent le suivi des résultats des politiques coordonnées (d'ici à 2030)	Établir des normes de suivi comprenant des éléments relatifs aux transports, à la santé et à l'environnement et liées à de grandes catégories de politiques (d'ici à 2030)	6
			Mettre en place un mécanisme de suivi alimenté par des données fournies par les États membres participant au PPE-TSE et confier l'hébergement de cet outil à la Division de statistique de la CEE (d'ici à 2030)	7
		Collecte et publication de données relatives à la mobilité urbaine durable (ou d'un ensemble approprié d'indicateurs élaborés sous les auspices de l'ONU) et utilisation des indicateurs afférents pour établir des orientations (d'ici à 2030)	Créer un mécanisme de collecte de données relatives à la mobilité urbaine et mettre en place un observatoire/registre permettant leur consultation (d'ici à 2030)	8

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
	[1.c] Promouvoir l'élargissement de la collecte de données afin de rendre dûment compte de la mobilité active	Amélioration sensible au niveau paneuropéen de la collecte de données sur le cyclisme et la marche, notamment grâce à une réforme des méthodes statistiques relatives aux transports et à la répartition modale, grâce à la prise en compte de tous les trajets à pied et à vélo, y compris vers et depuis les parkings, les parcs à vélos et le réseau de transports publics (d'ici à 2050)	Harmoniser la production de statistiques sur la mobilité active et mettre en place un système de comptabilisation nationale des statistiques des transports qui rende correctement compte de la marche et du cyclisme (d'ici à 2050)	9
	[1.d] Mettre en place des mécanismes de coordination nationale des différents secteurs et niveaux ou renforcer les mécanismes existants	La promotion des mécanismes nationaux de coordination entre les secteurs des transports, de la santé, de l'environnement et de l'aménagement du territoire est assurée, y compris au niveau des autorités infranationales et locales, avec la participation d'autres parties prenantes (d'ici à 2030)	Élaborer une publication expliquant comment les mécanismes de coordination entre les secteurs des transports, de la santé, de l'environnement (s'agissant notamment des plans d'action nationaux dans ces domaines) et de l'aménagement du territoire, aux niveaux national et local, peuvent être organisés et financés, dans quels buts et avec quels résultats (d'ici à 2030)	10
			Assurer la promotion de la revue académique/pratique sur les politiques et la réglementation concernant les transports, la santé, l'environnement et l'aménagement du territoire, dans laquelle des solutions administratives sont envisagées pour les mécanismes nationaux de coordination (d'ici à 2030)	11

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
		Promotion de la communication et de l'appui entre le niveau national et le niveau local/municipal s'agissant de l'élaboration des politiques et de la planification/budgétisation relatives aux transports, à la santé et à l'environnement (d'ici à 2030)	Élaborer une publication expliquant comment les mécanismes de coordination entre les secteurs des transports, de la santé et de l'environnement et au niveau des autorités locales peuvent être organisés et financés, dans quels buts et avec quels résultats (d'ici à 2030)	12
		Appui aux mécanismes nationaux de soutien et aux activités de renforcement des capacités destinés en particulier aux municipalités de taille moyenne (d'ici à 2030)	Inscrire le renforcement des capacités au programme de certains ateliers relais et présenter les mécanismes de soutien efficaces au cours de ceux-ci (d'ici à 2030)	13
			Mettre en place un programme de sensibilisation dispensé par l'Académie du PPE-TSE à l'intention des ministères et des établissements d'enseignement (semblable à une initiative de formation des formateurs) (d'ici à 2030)	14
		Publication des programmes d'enseignement et de formation destinés aux décideurs et aux fonctionnaires afin qu'ils puissent tirer parti de l'état actuel de la technique et de la société et s'adapter à leurs évolutions (d'ici à 2030)	Élaborer une publication sur les enseignements tirés des évolutions technologiques et sociales dans les secteurs des transports, de la santé et de l'environnement et sur la manière dont les politiques peuvent s'appuyer sur ces évolutions (à l'intention du personnel des municipalités et des autorités nationales) (d'ici à 2030)	15

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
	[1.e] Promouvoir l'inclusion d'un volet consacré à la santé dans les évaluations des plans et projets en lien avec les transports	Publication de recommandations internationales quant à l'évaluation des effets des transports et de la mobilité sur l'environnement et la santé (d'ici à 2050)	Publier des bonnes pratiques et des orientations relatives à l'inclusion d'un volet santé dans les évaluations en lien avec les transports, en s'appuyant sur des travaux antérieurs de l'OMS et en établissant des liens avec des initiatives nationales et internationales telles que celle visant à élaborer des plans de mobilité urbaine et durable (d'ici à 2030)	16
			Adopter des recommandations internationales fondées sur les orientations relatives à l'inclusion d'un volet santé dans les évaluations en lien avec les transports préalablement publiées, en s'appuyant sur des travaux antérieurs de l'OMS (d'ici à 2030)	17
		Intégration d'un volet santé dans les réglementations nationales régissant l'évaluation des projets et plans de transport (d'ici à 2050)	Faire en sorte que les partenariats aident les États membres à inclure un volet santé dans les évaluations nationales des transports, de sorte que celui-ci soit à la fois conforme aux réglementations locales et harmonisé entre les États (d'ici à 2030)	18
			Fournir des informations sur le volet santé dans les évaluations nationales des transports aux Réunions de haut niveau et à l'occasion des ateliers relais, sous la coordination de l'Académie du PPE-TSE ou des partenariats concernés (d'ici à 2050)	19

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
[2] Mise en place de 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 sûre	[2.a] Promouvoir des politiques et des mesures en faveur d'une mobilité saine, active et sûre	Les décisions sont prises de façon participative en associant 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 navetteurs (d'ici à 2050)	Désigner un « champion » de la prise de décisions intégrée en matière de transports, de santé et d'environnement, chargé de transmettre des messages clés lors de conférences, auprès des universités et devant les autorités de réglementation (d'ici à 2050)	20
		Les environnements urbains où se trouvent les personnes et les services et biens essentiels sont accessibles aisément en transport en commun, à pied et à vélo dans de bonnes conditions de sécurité, y compris sanitaire (d'ici à 2050)	Créer un wiki ou élaborer une série de publications sur les bonnes pratiques également adoptées par le « champion » susmentionné (d'ici à 2050)	21
		Favoriser l'inclusion du fret dans l'approche intégrée des transports, de la santé et de l'environnement, de sorte que les marchandises puissent être commercialisées sans que l'habitabilité des zones urbaines soit compromise (d'ici à 2030)	Créer un groupe de travail sur la gouvernance et la réglementation de la logistique urbaine chargé d'améliorer la compréhension des facteurs qui influent sur la demande de transports de manière à limiter/gérer cette dernière dans les zones urbaines, grâce auquel il sera possible de mettre en commun les expériences (d'ici à 2030)	22
	[2.b] Promouvoir l'exploitation et la disponibilité de transports accessibles et abordables pour tous, propres, sûrs, peu bruyants et à émissions nettes nulles	Élaboration d'un programme destiné à promouvoir des transports propres, sûrs, peu bruyants et à émissions nettes nulles (d'ici à 2050)	Mettre en place des cycles d'essai témoin pour tous les types de véhicules, y compris les vélos électriques (d'ici à 2050)	23
		Les compétences des pays, des régions et des municipalités sont renforcées pour ce qui est de la conception d'infrastructures de mobilité active et intermodale (d'ici à 2030)	Enrichir le programme de cours dispensés par l'Académie du PPE-TSE (d'ici à 2030)	24

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
		Des pôles de connaissances sur la mobilité active sont mis en place (d'ici à 2030)	Lancer la création de pôles de connaissances sur la mobilité active, similaires à ceux prévus pour la mobilité à vélo dans le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme (d'ici à 2030)	25
		Amélioration des contrôles techniques des véhicules sur les plans de la sécurité et de l'environnement (d'ici à 2030)	Mettre au point des cours et des supports d'autoapprentissage dans le cadre de l'Académie du PPE-TSE (d'ici à 2030)	26
			Élaborer des lignes directrices pour les contrôles techniques en ce qui concerne la sécurité et l'environnement (d'ici à 2030)	27
			Rédiger un accord sur l'harmonisation des procédures nationales de contrôle technique qui portent sur les caractéristiques environnementales des véhicules routiers et veiller à ce que des véhicules d'occasion importés dont le système de traitement aval est défaillant n'entrent pas sur le marché (d'ici à 2050)	28
		Un mécanisme visant à favoriser le renouvellement des véhicules urbains, notamment les parcs de véhicules de transport public, grâce à l'introduction de véhicules électriques et de véhicules autonomes, est en place (d'ici à 2050)	Créer un groupe de travail coopérant avec les institutions financières internationales afin de soutenir les autorités municipales et rurales chargées des transports publics dans le financement des véhicules et des services, en particulier dans le recours à des instruments de financement vert (d'ici à 2050)	29

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
			Élaborer une publication présentant des lignes directrices/des bonnes pratiques en ce qui concerne le choix, le financement et l'acquisition de véhicules dotés de nouvelles technologies de propulsion (d'ici à 2050) (mesure identique à celle prise au point 6.c)	30
		Amélioration du contrôle de la qualité des carburants (d'ici à 2050)	Créer un groupe de travail sur le contrôle de la qualité des carburants (d'ici à 2030)	31
			Créer un registre international de statistiques sur la qualité des carburants, alimenté par les contributions des États membres (d'ici à 2030)	32
			Mettre au point des cours et des supports d'autoapprentissage sur le contrôle qualité des combustibles dans le cadre de l'Académie du PPE-TSE (d'ici à 2050)	33
	[2.c] Appuyer la mise en place du réseau cyclable transeuropéen	Un soutien est apporté au Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables et des mesures sont prises pour concevoir et mettre en place un réseau cyclable transeuropéen, sur la base des éléments et des principes figurant dans le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme (d'ici à 2030)	Proposer, par l'intermédiaire du Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables, la mise en place d'un réseau cyclable transeuropéen et en présenter les spécifications techniques (d'ici à 2030)	34
			Proposer un projet de réseau cyclable transeuropéen pour adoption (d'ici à 2030)	35

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
[3] Mise en place de formes de mobilité et de modes de transport inclusifs	[3.a] Appuyer la planification et la mise en place de réseaux de transport inclusifs	Des activités de communication et de diffusion relatives à la planification et l'exploitation de réseaux de transport inclusifs sont mises en place (d'ici à 2030)	Inscrire la planification et l'exploitation de réseaux de transport inclusifs au programme de certains ateliers relais (d'ici à 2030)	36
		Des lignes directrices ou des formations visant à étoffer les informations actuellement collectées sur l'offre et la demande de transports sont élaborées et publiées, l'objectif étant de tenir dûment compte des différences entre usagers (d'ici à 2030)	Élaborer des lignes directrices sur la collecte d'informations relatives à l'offre et à la demande de transports afin de faire en sorte que les différences entre usagers soient dûment prises en compte (d'ici à 2030)	37
			Mettre au point des supports de formation, assortis de supports de cours et d'autoapprentissage téléchargeables, disponibles sur une plateforme d'apprentissage en ligne (d'ici à 2050)	38
			(mêmes mesures que celles détaillées au point 3.b.i)	
		Élaborer et publier des méthodes et des outils permettant d'évaluer le niveau des inégalités et de la pauvreté dans les transports (d'ici à 2030)	Définir des bonnes pratiques s'agissant de la mesure et de la compréhension des inégalités devant les transports et de la pauvreté des transports, et préciser la façon dont elles pourraient contribuer à améliorer la planification (d'ici à 2030)	39
	Définir des bonnes pratiques relatives aux programmes de réduction des inégalités devant les transports et de la pauvreté des transports (mesure de suivi, d'ici à 2050)	40		

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
	[3.b.i] Élaborer et mettre en œuvre des politiques de transport qui répondent aux besoins des différents sexes	Les systèmes de transports sont conçus et exploités de sorte qu'ils pourvoient aux besoins de tous les usagers (d'ici à 2030)	Élaborer des lignes directrices sur la collecte d'informations relatives à l'offre et à la demande de transports afin de faire en sorte que les différences entre usagers soient dûment prises en compte (d'ici à 2030)	41
			Mettre au point des supports de formation, assortis de supports de cours et d'autoapprentissage téléchargeables, disponibles sur une plateforme d'apprentissage en ligne (mesure de suivi, d'ici à 2050)	42
	[3.b.ii] Élaborer et mettre en œuvre des politiques de transport qui répondent aux besoins des enfants et des jeunes	La collecte de données est étoffée afin de rendre dûment compte de la mobilité des enfants et des jeunes (d'ici à 2030)	Réaliser une enquête initiale sur les services et les infrastructures des mobilités au regard de l'accueil et des besoins et des enfants en matière de mobilité quotidienne, en particulier en lien avec l'éducation (d'ici à 2030).	43
		Les systèmes de transports sont conçus et exploités de sorte qu'ils pourvoient aux besoins des enfants et des jeunes (d'ici à 2030) [objectif à atteindre également en contribuant à l'objectif relatif aux orientations sur les stratégies de gestion de la mobilité pour les enfants et les jeunes détaillées au point 6.a, ligne 77]	Élaborer des mesures visant à ce que les systèmes de transport répondent aux besoins des enfants et des jeunes (d'ici à 2030)	44
			Promouvoir la mise en place de réseaux continus permettant aux enfants et aux jeunes de se déplacer en toute sécurité (d'ici à 2030)	45
			Appuyer la mise en place d'itinéraires sûrs vers les écoles et les crèches (d'ici à 2030)	46

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
			Promouvoir l'échange de connaissances et le renforcement des capacités concernant les besoins des enfants et des jeunes en matière de mobilité, par exemple au moyen d'événements et de webinaires (d'ici à 2030)	47
		Des plateformes et programmes nationaux permettent la participation des jeunes à la prise de décisions concernant les transports, la santé et l'environnement (d'ici à 2030)	Élaborer, en coopération avec les États membres du PPE-TSE, des représentants des jeunes et des organisations de jeunes, un plan directeur paneuropéen pour une mobilité adaptée aux enfants et aux jeunes comprenant des indicateurs, des orientations et des listes d'éléments à vérifier, l'objectif étant d'accompagner l'application de mesures en faveur de la mobilité de ces groupes et d'établir par la suite un plan directeur paneuropéen dans ce domaine (d'ici à 2030)	48
			Élaborer des lignes directrices pour la gestion de la mobilité dans les écoles, la formation et l'éducation à la mobilité, par exemple à l'intention des chefs d'établissement et des enseignants ainsi que des parents (d'ici à 2030)	49
			Élaborer une publication sur les expériences et les possibilités de participation des jeunes à la planification du cadre bâti et de l'offre de transports (mesures de suivi, d'ici à 2050)	50

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
	[3.b.iii] Élaborer et mettre en œuvre des politiques de transport qui répondent aux besoins des personnes âgées	Les systèmes de transports sont conçus et exploités de sorte qu'ils pourvoient aux besoins de tous les usagers (d'ici à 2030)	<p>Recenser les difficultés rencontrées par les personnes âgées dans leurs déplacements quotidiens et dans l'accès aux services de santé (notamment en raison de la dématérialisation des services) (d'ici à 2030)</p> <p>Élaborer une publication et donner des conseils sur les moyens d'éviter que les personnes âgées soient exclues en raison des difficultés qu'elles rencontrent dans l'accès aux services de transport et de santé (d'ici à 2030)</p> <p>Élaborer un règlement type qui soit technologiquement neutre afin d'éviter que les personnes âgées soient exclues en raison de la transformation numérique (mesure de suivi, d'ici à 2050)</p>	51 52 53
	[3.b.iv] Élaborer et mettre en œuvre des politiques de transport qui répondent aux besoins des personnes handicapées	Les systèmes de transports sont conçus et exploités de sorte qu'ils pourvoient aux besoins de tous les usagers (d'ici à 2030)	<p>Recenser les difficultés rencontrées par les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées dans leurs déplacements quotidiens au sein des zones urbaines et dans l'utilisation des espaces publics (d'ici à 2030)</p> <p>Encourager l'harmonisation de la réglementation relative à l'accès des utilisateurs de fauteuil roulant aux véhicules de transport public (mesure semblable à celle prise pour les chemins de fer) (d'ici à 2030)</p>	54 55

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
	[3.b.v] Élaborer et mettre en œuvre des politiques de transport qui répondent aux besoins des personnes qui vivent en zone rurale ou périurbaine	Des connaissances sur la manière d'améliorer la mobilité durable et les transports dans les zones rurales sont diffusées (d'ici à 2050)	Élaborer des lignes directrices/bonnes pratiques en ce qui concerne l'organisation des transports publics et intermodaux dans les zones à faible densité, en mettant l'accent sur le rôle que peuvent jouer le vélo et le vélo électrique pour les déplacements quotidiens comme pour le tourisme, en lien avec les partenariats concernés (d'ici à 2050)	56
	[3.b.vi] Élaborer et mettre en œuvre des politiques de transport qui répondent aux besoins des personnes à faible revenu	Des connaissances sur la manière d'améliorer la mobilité durable et les transports dans les zones à la périphérie des villes et pour les groupes à faible revenu sont diffusées (d'ici à 2050)	Élaborer des méthodes de mesure de l'équité et des effets de l'exclusion découlant des transports dans les zones à la périphérie des villes qui serviront à la planification (d'ici à 2030)	57
			Inscrire au programme de certains ateliers relais des consultations sur les questions d'équité et d'exclusion découlant des transports à la périphérie des villes et sur les mesures correctives (d'ici à 2050)	58
[4] Incitation des acteurs concernés à consentir des investissements, à prendre des mesures d'incitation fiscale et à lancer des initiatives de financement vert visant à développer les transports durables et à stimuler la création d'emplois et l'activité économique	[4.a] Promouvoir l'investissement, les mesures d'incitation fiscale et les initiatives de financement vert en faveur du développement de transports durables et de la mobilité durable	Appuyer la mise à disposition des fonds requis pour financer les améliorations prioritaires apportées aux transports publics et à la mobilité active (d'ici à 2030)	Élaborer, en collaboration avec le Centre international d'excellence en matière de partenariats public-privé, des lignes directrices comprenant les bonnes pratiques relatives aux obligations vertes, aux incitations financières, aux partenariats public-privé et aux taxes d'aménagement du territoire permettant de financer les transports publics, les connexions intermodales et les infrastructures de mobilité active (d'ici à 2030)	59

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
			Créer une plateforme au sein de laquelle les besoins des municipalités en ce qui concerne les transports publics et les infrastructures de mobilité active peuvent rencontrer les offres de financement vert (d'ici à 2030)	60
		Un programme de financement paneuropéen pour le développement des infrastructures de mobilité active et le renforcement des capacités est mis en place, et une coopération durable à cet égard est nouée avec les institutions financières internationales (d'ici à 2050)	Soutenir le programme de financement paneuropéen pour le développement des infrastructures de mobilité active et le renforcement des capacités, établir une coopération durable avec les institutions financières internationales à cet égard (d'ici à 2050)	61
	[4.b] Mettre en avant la création d'emplois associée à l'investissement dans les transports durables	Les statistiques et les publications établissant le lien entre investissements dans les transports durables et création d'emploi sont mises à jour (d'ici à 2030)	Créer un observatoire sur les emplois verts et les changements apportés aux transports dans le cadre des activités du Partenariat pour l'emploi dans un secteur des transports respectueux de l'environnement et de la santé, et établir des statistiques normalisées pertinentes (d'ici à 2030)	62
			Élaborer une série de publications régulières comportant des statistiques synthétiques sur l'emploi dans un secteur des transports respectueux de l'environnement et de la santé (d'ici à 2030)	63

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
[5] Utilisation optimale des avantages de la transformation numérique des services de transport et de mobilité	[5.a] Aider les administrations publiques à diffuser leurs bonnes pratiques en matière de transformation numérique des services de transport et de mobilité	Des connaissances sur la manière d'échanger avec les acteurs de la transformation numérique sont diffusées (d'ici à 2030)	Élaborer des lignes directrices accompagnées d'un recueil de bonnes pratiques concernant les interactions entre les pouvoirs publics et les acteurs de la transformation numérique et de la mobilité en tant que service, ou aux fins de la promotion de déplacements quotidiens durables au moyen d'outils numériques dans le cadre des partenariats (d'ici à 2030)	64
	[5.b] Favoriser la transformation numérique des services de transport et de mobilité tout en garantissant la durabilité sociale, environnementale et financière	Des connaissances sur la transformation numérique et la mobilité en tant que service dans le cadre d'approches efficaces de la gestion de la mobilité sont diffusées (d'ici à 2030)	Présenter la gestion de la mobilité reposant sur les services numériques dans le cadre d'ateliers relais (d'ici à 2030)	65
		Des connaissances sur la promotion de la durabilité environnementale dans la transformation numérique des transports et de la mobilité sont diffusées (d'ici à 2050)	Élaborer une publication sur la transformation numérique au service de solutions de transport respectueuses de la santé et écologiquement viables (d'ici à 2050)	66
	Le développement des systèmes internationaux et nationaux interopérables et conviviaux de réservation de transports publics, notamment les systèmes de réservation de voitures et vélos en libre-service et les systèmes d'information sur les déplacements, est favorisé (d'ici à 2050)	Créer un groupe de travail sur l'interopérabilité des systèmes d'information et de réservation, qui coopère avec les organismes internationaux de normalisation (d'ici à 2050)	67	
	Les systèmes de réservation et les stratégies de marketing touristique intègrent les transports publics et des informations sur les déplacements (d'ici à 2030)	Organiser, dans le cadre des activités du Partenariat pour une mobilité durable dans le secteur du tourisme, des manifestations présentant l'intégration des systèmes d'information et de réservation (d'ici à 2030)	68	

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
		Des connaissances sur la transformation numérique aux fins du suivi et de la gestion des systèmes sont diffusées, s'agissant notamment de la mise en place de systèmes de délivrance des titres de transport et de gestion des revenus qui favorisent l'équité dans l'accès aux transports et du recours à de tels systèmes (d'ici à 2050)	Engager, dans le cadre de certains ateliers relais, des consultations sur les pratiques en matière de délivrance intégrée de titres de transport dans les transports publics (d'ici à 2030)	69
			Élaborer une publication sur les bonnes pratiques dans les transports publics, les stratégies de tarification et la délivrance de titres de transport intégrée et durable sur le plan social (d'ici à 2050)	70
		Promouvoir la mise en place dans les zones urbaines de systèmes améliorés de contrôle de la vitesse des véhicules, y compris des trottinettes électriques (d'ici à 2030)	Créer, en coopération avec le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules, un groupe de travail sur les systèmes de contrôle de vitesse (d'ici à 2030)	71
		Des prestations numériques, telles que le télétravail et des services publics accessibles grâce à des guichets numériques, sont assurées et permettent de réduire la demande de transport (d'ici à 2030)	Élaborer une publication sur les effets de la mise en place de prestations numériques, telles que le télétravail et les services publics accessibles grâce à des guichets numériques, sur la demande de transport (d'ici à 2030)	72

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
[6] Mise en œuvre de modes de gestion et de services de mobilité durable, qui font appel à des technologies appropriées, aux fins de l'émergence de transport propres, efficaces, sains et sûrs	[6.a] Appuyer la mise en œuvre de solutions de gestion de la mobilité et diffuser les bonnes pratiques	Une stratégie paneuropéenne visant à promouvoir la gestion de la mobilité dans le cadre des partenariats du PPE-TSE et en coopération avec l'EPOMM est élaborée (d'ici à 2050)	Élaborer, en coopération avec l'EPOMM, un plan directeur paneuropéen pour la promotion de la gestion de la mobilité axé sur les difficultés et perspectives nouvelles (transformation numérique et mobilité en tant que service, offre limitée de transports en commun ou sécurité des voies cyclables et piétonnes), semblable au Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme (d'ici à 2050)	73
		La coopération et les partenariats relatifs à la gestion de la mobilité dans le cadre du PPE-TSE sont étendus, notamment grâce à la coopération avec des organisations compétentes (par exemple, l'EPOMM) (d'ici à 2050)	Créer une plateforme de connaissances sur la gestion de la mobilité en coopération avec l'EPOMM ou en complément de celle-ci, chargée d'appliquer le Plan directeur pour la promotion de la gestion de la mobilité, qui pourvoie aux besoins de tous les pays de la région et réponde à toutes les situations (son champ d'application serait donc plus vaste que celui de l'EPOMM) (d'ici à 2050)	74
		La mise en place de plans de gestion de la mobilité obligatoires en cas de nouvelles constructions est encouragée (d'ici à 2050)	Aider les États membres à introduire des plans de gestion de la mobilité obligatoires en cas de nouvelles constructions (d'ici à 2050)	75

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
		Les bonnes pratiques en matière de gestion de la mobilité sont diffusées (d'ici à 2030)	Publier une nouvelle édition de la publication de la CEE et du PPE-TSE sur les pratiques de gestion de la mobilité qui mette l'accent sur les difficultés et perspectives nouvelles (transformation numérique et mobilité en tant que service, offre limitée de transports publics ou sécurité des voies cyclables et piétonnes) (d'ici à 2030)	76
		Des lignes directrices sont élaborées en coordination avec d'autres États membres dans le cadre du PPE-TSE aux fins de la définition de stratégies nationales de gestion de la mobilité tendant à ce que la mobilité soit adaptée aux enfants et aux jeunes (d'ici à 2050)	Tenir compte des besoins des enfants et des jeunes (par exemple, dans les écoles, les crèches et les organisations de jeunes) dans le chapitre du Plan directeur pour une mobilité adaptée aux enfants et aux jeunes consacré à la gestion de la mobilité (d'ici à 2050)	77
	[6.b] Faciliter le déploiement de pôles et d'équipements intermodaux qui soient pratiques pour les utilisateurs	Des connaissances sur la notion de pôle d'échange intermodal dans les transports publics sont diffusées (d'ici à 2030)	Élaborer une publication comprenant des exemples d'intégration de la mobilité active dans l'offre de transports publics, qui constituent l'épine dorsale des transports, grâce à des pôles d'échange intermodal et à des installations simplifiées (d'ici à 2030)	78
	[6.c] Favoriser la mise en place dans les systèmes de transport de technologies propres, efficaces, saines et sûres	L'achat et le financement de technologies propres pour les transports publics sont encouragés (d'ici à 2050)	Créer un groupe de travail coopérant avec les institutions financières internationales afin de soutenir les autorités municipales et rurales chargées des transports publics dans le financement des véhicules et des services, en particulier dans le recours à des instruments de financement vert (d'ici à 2030)	79

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
			Élaborer une publication présentant des lignes directrices/bonnes pratiques en ce qui concerne le choix, le financement et l'acquisition de véhicules dotés de nouvelles technologies de propulsion (d'ici à 2050)	80
	[6.d] Appuyer l'élaboration de stratégies et de programmes nationaux d'écoconduite	Les lignes directrices sur l'écoconduite sont complétées et les activités de promotion connexes sont intensifiées (d'ici à 2030)	Élargir les lignes directrices sur l'écoconduite aux engins mobiles non routiers (d'ici à 2030)	81
		Des événements de promotion de l'écoconduite sont organisés ou facilités (d'ici à 2030)	Inscrire des initiatives d'écoconduite au programme des ateliers relais (y compris pour les transports publics) (d'ici à 2030)	82
			Diffuser, par l'intermédiaire du Partenariat sur l'écoconduite, des documents de sensibilisation destinés à appuyer les campagnes menées au niveau national (d'ici à 2050)	83
			Apporter, par l'intermédiaire du Partenariat sur l'écoconduite, une assistance technique aux États souhaitant créer des centres de formation à l'écoconduite/mettre en place des initiatives à l'intention des maîtres formateurs (d'ici à 2030)	84
			Organiser un championnat d'écoconduite (d'ici à 2030)	85

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
	[6.e] Améliorer la performance environnementale et sanitaire du parc de véhicules	Un programme visant à éviter le transfert des véhicules d'occasion les moins performants vers des pays moins riches est mis en place (d'ici à 2050)	Créer une plateforme permettant d'examiner les réglementations sur les véhicules d'occasion, la santé, la durabilité environnementale et sociale et l'équité, assortie d'un programme destiné à éviter le transfert des véhicules d'occasion les moins performants vers des pays moins riches (comme c'est le cas pour les véhicules de transport public) (d'ici à 2030)	86
			Mettre en place un observatoire permettant de suivre le transfert des véhicules d'occasion vers des pays moins riches et de mesurer les conséquences sur l'environnement et la santé (comme c'est le cas pour les véhicules de transport public) (d'ici à 2050)	87
		La mise en œuvre d'un programme de modification de la composition des flottes de transport public permet de les rendre plus performantes sur les plans sanitaire et environnemental (d'ici à 2050)	Élaborer des recommandations sur le niveau minimal de qualité des véhicules de transport public (d'ici à 2030)	88
			Mettre en place un observatoire permettant de suivre le transfert des véhicules d'occasion vers des pays moins riches et de mesurer les conséquences sur l'environnement et la santé (comme c'est le cas pour les véhicules particuliers) (d'ici à 2050)	89

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
[7] 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, et la prise en compte de ces formes de mobilité dans la planification des transports et l'aménagement du territoire	[7.a] Promouvoir des modes de transport public urbain, en particulier les modes électriques	Des connaissances approfondies sur les nouveaux moyens de financer les équipements et les activités de transport public sont diffusées (d'ici à 2030)	Créer une plateforme destinée à mettre en commun les expériences de financement de bus et d'équipements électriques dotés de technologies de propulsion propres (d'ici à 2030)	90
			Élaborer, à l'intention de l'administration publique, des lignes directrices assorties de modèles de contrats axés sur la performance et examiner les nouveaux acteurs de la prestation de services de transport ou de la mise à disposition de véhicules et les nouveaux rôles qu'ils doivent endosser (d'ici à 2050)	91
			Créer une plateforme permettant d'examiner les réglementations sur les véhicules d'occasion, la santé, la durabilité environnementale et sociale et l'équité, assortie d'un programme destiné à éviter le transfert des véhicules d'occasion les moins performants vers des pays moins riches (comme c'est le cas pour les véhicules particuliers) (d'ici à 2030)	92

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
	[7.b] Promouvoir le vélo et la marche en milieu urbain et doubler la part du vélo	La sécurité des cyclistes, piétons et usagers des services de micromobilité est améliorée dans tous les pays de la région et le nombre de cas de décès et de blessures graves est considérablement réduit au niveau régional (d'ici à 2030)	Créer un groupe de travail en vue de l'élaboration d'une convention sur la mise en place d'un réseau cyclable à l'échelle de la CEE, chargé de définir des normes minimales (extension du mandat du Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables) (d'ici à 2030)	93
			Élaborer un projet de convention sur la mise en place d'un réseau cyclable à l'échelle de la CEE. Une telle convention délimiterait des itinéraires cyclables de référence et comporterait des dispositions relatives à des normes minimales pour ces itinéraires (d'ici à 2030)	94
		Les effets bénéfiques de la mobilité active sur la santé sont mis en avant afin d'augmenter la part modale de la mobilité active (d'ici à 2030)	Charger un ancien sportif de devenir le « champion » du PPE-TSE et de faire connaître les effets bénéfiques de la mobilité active sur la santé ainsi que les politiques publiques en matière de promotion de la mobilité active et de sécurité des infrastructures de mobilité active (d'ici à 2030)	95
		Les travaux du Partenariat pour la mobilité active du PPE-TSE bénéficient d'un appui et la participation à ce partenariat est renforcée dans l'ensemble de la région (d'ici à 2030)	Organiser des manifestations destinées à promouvoir le Partenariat pour la mobilité active auprès des pays de la région qui n'y participent pas encore (d'ici à 2050)	96
		L'exécution du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme est facilitée dans le cadre des partenariats pertinents (d'ici à 2050)	Exécuter les activités prévues dans le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme (conformément au calendrier établi)	97

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
			Créer, dans le cadre du Partenariat pour la mobilité active, un registre des mesures prises au niveau national aux fins de l'application du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme (conformément au calendrier établi)	98
		Un centre de compétences paneuropéen sur la mobilité active est créé (d'ici à 2050)	Créer un centre de compétences paneuropéen sur la mobilité active, ainsi que le prévoit le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme et les plans pour la promotion de la marche et de la mobilité active (conformément au calendrier établi dans les plans)	99
	[7.c] Faire en sorte que la planification des transports publics et des modes de mobilité active soit coordonnée avec l'aménagement du territoire	Des espaces et des infrastructures consacrés à la mobilité active en milieu urbain et rural sont mis en place, conformément au Plan directeur pour la mobilité active et en lien avec les infrastructures et les services de transport public (d'ici à 2050)	Mettre sur pied un programme d'études consacré à la mobilité active et à l'espace public au sein de l'Académie du PPE-TSE (d'ici à 2050)	100
		La connexion des infrastructures et services de transport public et des espaces et infrastructures consacrés à la mobilité active en milieu urbain et rural est facilitée (d'ici à 2050)	Intégrer dans le cursus de l'Académie du PPE-TSE un programme d'études consacré aux transports publics et à l'aménagement du territoire (d'ici à 2050)	101
		Le Réseau des Villes-santé de l'OMS se charge d'informer les professionnels de santé sur les transports publics et sur le rôle joué par les transports publics intégrés et la mobilité active dans la promotion de la santé (d'ici à 2030)	Coopérer avec le Réseau des Villes-santé de l'OMS pour qu'une attention accrue soit accordée aux transports en commun et à la mobilité active dans les plans de développement sanitaire des villes (d'ici à 2030)	102

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
	[7.d] Promouvoir la planification intégrée des transports multimodaux qui incluent les transports publics, la marche, le vélo et la micromobilité	Les politiques et les plans mis en place intègrent la planification des transports et l'aménagement du territoire (d'ici à 2030)	Promouvoir des politiques nationales en faveur du vélo (chacune soutenue par un plan national en faveur du vélo et un centre national de compétences pour le cyclisme) et l'intégration du cyclisme dans les transports publics et dans les orientations sur l'utilisation des espaces partagés, dans la logique des activités prévues dans les partenariats concernés (d'ici à 2030)	103
			Promouvoir l'instauration de règlements encourageant la cohabitation avec les vélos dans les cadres réglementaires nationaux, dans la logique des activités prévues dans les partenariats concernés (d'ici à 2030)	104
			Promouvoir des politiques nationales en faveur de la marche (chacune soutenue par un plan national en faveur de la marche), assorties d'orientations sur l'utilisation des espaces partagés ; promouvoir la réduction de la vitesse des véhicules sur les routes urbaines (norme fixée à 30 km/h, les limitations plus élevées constituant des exceptions), dans la logique des activités prévues dans les partenariats concernés (mesure de suivi, d'ici à 2050)	105

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
		L'offre touristique repose sur la marche et le cyclisme, complétés par les transports publics, et ne dépend plus de la disponibilité d'une voiture (d'ici 2030)	Promouvoir le partage de bonnes pratiques visant à appuyer les sites qui font reposer leur offre touristique sur la mobilité active et les transports publics, dans la logique des activités prévues dans les partenariats concernés (d'ici à 2030)	106
	[7.e] Accroître l'intérêt pour les transports publics et leur part dans la répartition modale : placer les transports publics sûrs, efficaces et de qualité au centre de la mobilité	Les systèmes dans lesquels les transports publics sont au centre de la mobilité sont encouragés, et les autres services et infrastructures sont conçus pour faciliter les transports publics (d'ici à 2030)	Créer un groupe de travail chargé d'encourager l'instauration d'un cadre « éviter-changer-améliorer » dans la législation ou réglementation nationale ou fédérale et de promouvoir des transports intégrés axés sur les transports publics (d'ici à 2030)	107
	[7.f] Faire en sorte que l'aménagement du territoire et les infrastructures favorisent les modes de transport durables et réduisent la nécessité de se déplacer	La priorité donnée aux activités de planification des zones urbaines qui visent à rendre les services essentiels accessibles en quinze minutes grâce à des solutions de mobilité active ou aux transports publics (d'ici à 2050)	Créer un groupe de travail sur les « villes du quart d'heure », la mobilité active et les transports publics afin de dégager et de mettre en commun les bonnes pratiques (d'ici à 2030)	108
			Mettre au point, dans le cadre de l'Académie du PPE-TSE, des cours sur les villes du quart d'heure et sur le soutien approprié à apporter aux transports publics et actifs et veiller à ce que ces cours soient reconnus dans le cadre de l'enseignement universitaire de premier cycle et de deuxième ou troisième cycle (d'ici à 2050)	109

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
	[7.g] Garantir aux prestataires de services et aux usagers de la micromobilité une sécurité juridique renforcée assortie de l'application effective de normes de sécurité, diffuser des informations, favoriser l'inclusion sociale et remédier aux problèmes d'équité (accessibilité financière et fracture numérique)	Des normes de sécurité pour la micromobilité sont élaborées et appliquées, et les implications sociales de ces modes de déplacement sont analysées (d'ici à 2030)	Créer un groupe de travail sur la micromobilité s'intéressant à la réglementation, à la sécurité et à l'équité afin de mieux comprendre la progression de ces modes de déplacement et de mettre en commun des données et des expériences (d'ici à 2030)	110
[8] Renforcement de la résilience des systèmes de transports face aux changements climatiques, aux pandémies et aux autres catastrophes	[8.a] Veiller à ce que les systèmes de transport puissent faire face aux risques sanitaires et climatiques grâce à une approche globale et intégrée axée sur les personnes et leurs besoins	Des connaissances et des bonnes pratiques sur les mesures visant à garantir l'accessibilité dans les situations d'urgence sanitaire sont échangées (d'ici à 2050)	Créer un groupe de travail sur les mesures d'intervention destinées à garantir l'accessibilité dans les situations d'urgence sanitaire aux niveaux international, national et local (d'ici à 2030)	111
			Publier des lignes directrices pour l'élaboration de mesures d'intervention destinées à garantir l'accessibilité dans les situations d'urgence sanitaire aux niveaux international, national et local (d'ici à 2050)	112

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
		Les connaissances sont approfondies et les bonnes pratiques mises en commun s'agissant des mesures prises aux niveaux international, national et local et destinées à garantir l'accessibilité des sites critiques en cas de phénomènes météorologiques extrêmes et des conditions acceptables pour le transport des personnes et des marchandises malgré les effets des changements climatiques (d'ici à 2030)	S'appuyer sur le Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements pour favoriser la collaboration internationale et l'échange d'informations (notamment en ce qui concerne les projections climatiques et les cartes de risques) et de bonnes pratiques pour ce qui est d'utiliser les projections climatiques, d'évaluer les effets (par exemple, études de vulnérabilité), de mettre à jour les normes techniques et les méthodes, d'évaluer les coûts socioéconomiques de l'adaptation et d'assurer la résilience des infrastructures et des services de transport (d'ici à 2030)	113
			Créer un répertoire en ligne de cartes de risques concernant les phénomènes météorologiques extrêmes et les infrastructures de transport, en coopération avec le Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements, qui travaille sur les projections climatiques (d'ici à 2030)	114

<i>Domaines d'intervention</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>	<i>Ligne</i>
			Encourager l'élaboration de plans internationaux, nationaux et locaux détaillant les mesures d'intervention destinées à garantir une accessibilité suffisante aux sites critiques en cas de phénomènes météorologiques extrêmes et des conditions acceptables pour le transport des personnes et des marchandises malgré les effets des changements climatiques (d'ici à 2030)	115
			Organiser une série de conférences sur la sensibilisation et la mise en commun d'expériences et de bonnes pratiques s'agissant des mesures d'intervention destinées à garantir l'accessibilité dans les cas où les effets des changements climatiques se font sentir, dans le prolongement de l'atelier destiné à éclairer les pays de la Méditerranée sur l'adaptation des infrastructures de transport aux changements climatiques et la mise en place d'un programme d'intervention efficace qui s'est tenu à Marseille (France), les 15 et 16 mai 2023, en coopération avec le Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements (d'ici à 2030)	116

Abréviations : EPOMM : Plateforme européenne de gestion de la mobilité ; ForFITS : Futurs systèmes de transport intérieur ; CDN : Contributions déterminées au niveau national.