

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
5 septembre 2011  
Français  
Original: anglais

**Commission économique pour l'Europe****Organisation mondiale de la santé  
Bureau régional pour l'Europe**

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

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

Genève, 16 et 17 novembre 2011

Point 7 b) de l'ordre du jour provisoire

**Mise en œuvre de la Déclaration d'Amsterdam:****Course de relais du PPE-TSE****Course de relais du PPE-TSE****Rapport de l'atelier «Coopérer à la mise en œuvre de transports  
urbains durables et sains» (Kiev, juin 2011)***Résumé*

Le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (le PPE-TSE) a décidé à sa septième session (22 et 23 octobre 2009) d'instituer des courses de relais s'inscrivant dans le cadre d'une nouvelle stratégie de communication et de mise en œuvre pour diffuser dans toute la région des messages clefs de la Déclaration d'Amsterdam (ECE/AC.21/SC/2009-4-EUR/09/5088363/4, par. 8 à 10). Chaque course est axée sur un sujet ou un thème en rapport avec les quatre buts prioritaires de la Déclaration. Les «témoins» du sujet choisi sont transmis d'un pays à l'autre dans l'ensemble de la région paneuropéenne afin d'assurer la diffusion des savoir-faire et des expériences.

À sa quatorzième session (Rome, 20 et 21 juin 2011), le Bureau du Comité directeur du PPE-TSE a examiné les effets à long terme, au niveau local, des ateliers sur les courses de relais et a décidé que les rapports de ces ateliers seraient présentés par les États membres concernés aux sessions ultérieures du Comité directeur<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Rapport bientôt disponible sur le site Web du PPE-TSE à l'adresse <http://live.unece.org/index.php?id=2506>.

Le quatrième atelier sur le thème «Coopérer à la mise en œuvre de transports urbains durables et sains» a eu lieu à Kiev les 8 et 9 juin 2011. Les participants à cet atelier, qui était organisé par le secrétariat du PPE-TSE en coopération avec l'État ukrainien et les autorités locales, sont convenus de soumettre les propositions d'action suivantes aux responsables politiques et aux acteurs locaux:

- Mettre en place un cadre politique et juridique favorable à des transports urbains viables;
- Améliorer la coordination et la coopération institutionnelles afin de parvenir à l'intégration nécessaire;
- Encourager des actions concrètes de participation du public, de partenariat et de communication;
- Rationaliser le financement et les investissements dans le domaine de la mobilité urbaine;
- Améliorer les activités de collecte de données, de surveillance et de recherche;
- Tirer parti du cadre international offert par le PPE-TSE et y contribuer.

De plus amples informations sur l'atelier de Kiev ainsi que les documents et exposés qui y ont été présentés sont disponibles à l'adresse <http://live.unece.org/index.php?id=16942>.

## **I. Introduction**

1. Le quatrième atelier organisé dans le cadre de la course de relais du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) sur le thème «Coopérer à la mise en œuvre de transports urbains durables et sains» a eu lieu à Kiev (Ukraine) les 8 et 9 juin 2011.
2. Cet atelier était organisé par le secrétariat du PPE-TSE, les Divisions des transports et de l'environnement de la Commission économique pour l'Europe et le Bureau régional pour l'Europe de l'Organisation mondiale de la santé (OMS/Europe) en coopération avec le Ministère des affaires étrangères, le Ministère de l'environnement et des ressources naturelles, le Ministère des infrastructures et le Ministère de la santé de l'Ukraine et l'administration de la ville de Kiev avec un soutien technique du Gouvernement français et une aide financière des Gouvernements autrichien et suisse.
3. Le secrétariat du PPE-TSE a bénéficié du soutien du Centre d'information de l'organisation caritative internationale «Green dossier» (Ukraine).

## **II. Participation**

4. L'atelier a rassemblé des experts des États membres de la CEE, de l'OMS/Europe et de la société civile parmi lesquels de hauts fonctionnaires d'administrations nationales et locales, des universitaires et des chercheurs des pays suivants: Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Fédération de Russie, France, Géorgie et Ukraine. Les organisations non gouvernementales et intergouvernementales représentées étaient entre autres l'Union internationale des transports publics (UITP), l'Agence allemande de coopération internationale (GTZ) et le Fonds mondial pour la nature (WWF).

## **III. Coopération technique**

5. En liaison avec les activités de coopération technique et de renforcement des capacités du PPE-TSE, le Ministère français de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement a effectué à Kiev, avant l'atelier, une mission technique dont le but était d'analyser les enjeux et les perspectives de la mobilité durable à Kiev, notamment les possibilités de «transport actif», comme la marche et le vélo, et de préparer des recommandations sur les améliorations à apporter dans ce domaine, par exemple sur les techniques d'information et la signalisation routière à l'intention des piétons et des cyclistes ainsi que sur la réglementation de la circulation et la gestion des espaces de stationnement.
6. Le rapport des experts techniques français sur les enjeux et les perspectives de la mobilité à Kiev est contenu dans un document distinct ECE/AC.21/SC/2011/5-EUDHP1003944/7.1/SC.9/5.

## **IV. Propositions d'action à l'intention des responsables politiques et des acteurs locaux**

7. Les participants à l'atelier ont examiné en détail les moyens d'encourager les responsables politiques dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement à travailler ensemble à la mise au point de stratégies et de mesures en faveur de transports urbains durables et sains en Europe de l'Est, en particulier en Ukraine et dans les pays du Caucase. Ils ont recensé les besoins, les enjeux et les perspectives des actions à

entreprendre pour promouvoir des politiques innovantes et des programmes de gestion de la mobilité favorisant la mise en place de systèmes de transport écologiques et sains et une amélioration des conditions de vie à Kiev et dans les autres villes de la région.

8. Les orientations politiques exposées ci-après dans les sections A à F ont été définies comme des éléments importants à privilégier.

## **A. Mettre en place un cadre politique et juridique favorable à des transports urbains viables**

- *Mettre en place, à l'échelle nationale, un cadre politique favorable à des transports urbains viables qui appuie et influence les objectifs nationaux, régionaux et municipaux relatifs à l'aménagement du territoire, aux transports, à la santé et à l'environnement.*

9. Ce cadre politique devra parvenir à une «cohérence interne» dans le secteur des transports, ce qui suppose l'intégration des politiques relatives aux investissements, à la régulation de la circulation et à la gestion des espaces de stationnement et des politiques de gestion de la demande, mais aussi à une «cohérence externe», qui suppose l'intégration des politiques des transports avec celles menées dans d'autres secteurs, en particulier la santé, l'environnement et l'aménagement du territoire. Les expériences et les bonnes pratiques d'autres pays et villes d'Europe devraient servir d'éléments de comparaison.

- *Préciser les liens entre la planification des transports au niveau national et les politiques municipales relatives à la mobilité urbaine et à l'aménagement du territoire.*

10. Un cadre juridique et réglementaire guidant l'action des pouvoirs publics à tous les niveaux sera mis en place dans le cadre d'un processus participatif et transparent afin que les politiques se renforcent mutuellement et que les décisions en matière de planification et d'investissement soient prises aux échelons appropriés. Il conviendra aussi de définir les conditions de la participation du secteur privé à la prestation de services de transports publics et notamment de réglementer la concurrence et les marchés publics ainsi que les obligations en matière de service et de qualité.

- *Faire en sorte que les déplacements à pied et à vélo dans les zones urbaines deviennent partie intégrante des plans d'aménagement des transports et du territoire au même titre que les transports publics et les voitures particulières.*

11. Les déplacements à pied et à vélo favorisent la santé publique et celle de l'individu. Ils contribuent à réduire les accidents et les encombrements de la circulation, le bruit et la pollution atmosphérique dans les villes et les émissions de gaz à effet de serre. Des infrastructures sécurisées, confortables et accessibles réservées aux piétons et aux cyclistes, enfants et personnes âgées compris, et bien reliées aux transports publics rendent aussi les centres des villes plus viables et agréables.

- *Intégrer la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, les nuisances sonores et d'autres objectifs en matière de santé et d'environnement dans les politiques des transports et d'aménagement du territoire.*

12. Des normes techniques pour les véhicules et les carburants seront adoptées et on veillera à ce qu'elles soient strictement respectées dans les parcs automobiles publics et privés. Les normes techniques de la CEE concernant les véhicules et leurs contrôles périodiques, obligatoires dans beaucoup de pays de la région, pourraient être une source d'inspiration.

## **B. Améliorer la coordination et la coopération institutionnelles afin de parvenir à l'intégration nécessaire**

- *Une coopération verticale et horizontale entre tous les secteurs et échelons de l'État est essentielle pour que soient atteints les objectifs fixés en matière de viabilité.*

13. Une coordination horizontale entre les acteurs des secteurs des transports, de la santé et de l'environnement à tous les échelons de l'État s'impose pour une véritable intégration des objectifs et des stratégies politiques. Une coordination verticale garantit quant à elle que les objectifs fixés en matière de développement durable soient effectivement communiqués aux autorités régionales et locales et mis en œuvre.

- *Les administrations centrales devraient mettre en place des cadres institutionnels et des mesures d'incitation afin d'encourager les villes à se fixer comme objectif de réduire les émissions dans le cadre de leurs politiques de transport.*

14. Les priorités et les objectifs définis aux échelons des municipalités et des régions pourront aussi être communiqués aux échelons supérieurs de sorte que les politiques nationales reflètent correctement les priorités déterminées aux échelons inférieurs.

- *Les responsabilités devront être en adéquation avec les ressources.*

15. Lorsque la responsabilité des décisions en matière de transports urbains est transférée de l'administration nationale aux autorités régionales et municipales, celles-ci doivent se voir également confier, en toute transparence, la responsabilité des questions de financement afin d'être pleinement responsables et comptables de la mise en œuvre de solutions favorables à une mobilité durable.

## **C. Encourager des actions concrètes de participation du public, de partenariat et de communication**

- *Associer le public et les autres parties prenantes aux premiers stades de l'élaboration des stratégies et veiller à leur participation active tout au long du processus de mise en œuvre et de suivi.*

16. À tous les échelons, les administrations publiques proposeront des incitations visibles sous la forme de subventions, de distinctions et d'autres récompenses en reconnaissance des mesures prises par les parties prenantes.

- *Réaliser régulièrement et systématiquement des enquêtes de satisfaction sur les transports urbains et en particulier les transports publics.*

17. Les enquêtes réalisées périodiquement auprès des usagers permettent de déterminer les problèmes qui se posent et de chercher à y remédier.

- *Ne pas négliger le rôle que peuvent jouer les organisations non gouvernementales et les organisations de la société civile.*

18. Les organisations non gouvernementales et les organisations de la société civile peuvent apporter une expertise professionnelle et complémentaire utile et contribuer à la planification et à la mise en œuvre de services de transports urbains durables ainsi qu'à des campagnes d'éducation, de participation du public et de sensibilisation.

- *Informar les usagers des systèmes de transport et communiquer avec eux.*

19. Le soutien du public est essentiel au succès des politiques menées pour des transports urbains durables. Il faut que les citoyens comprennent et acceptent les objectifs des politiques menées pour que les comportements changent. Un travail efficace de

communication et de sensibilisation est indispensable pour obtenir l'adhésion du public aux politiques de gestion de la demande.

- *Encourager l'évolution de la technologie et des comportements vers une mobilité urbaine durable, notamment l'écoconduite et la gestion de la mobilité, pour réduire l'empreinte écologique et accroître l'utilisation efficiente des transports.*

#### **D. Rationaliser le financement et les investissements dans le domaine de la mobilité urbaine**

- *Veiller à ce que la structure tarifaire et budgétaire des systèmes de transport urbain soit perçue comme propre à favoriser la mise en place de transports urbains durables dans tous les secteurs.*

20. Les recettes directes découlant des mesures tarifaires, les investissements et les autres types de financement devraient être clairement désignés pour que soient renforcées les possibilités d'application des politiques. La répartition des recettes aux échelons local et régional peut aider à renforcer le soutien politique à des mesures tarifaires «impopulaires» et faciliter leur mise en œuvre.

- *Les décisions budgétaires devraient être compatibles avec les objectifs fixés en matière d'environnement et de santé.*

21. Les décisions prises en matière de financement des infrastructures tiendront pleinement compte des objectifs fixés pour la protection de l'environnement et de la santé et la gestion de la mobilité.

#### **E. Améliorer les activités de collecte de données, de surveillance et de recherche**

- *Améliorer les méthodes de collecte de données, en particulier sur les déplacements urbains, les émissions et l'impact des transports sur la santé.*

22. Des données globales sont également nécessaires pour permettre l'élaboration de plans d'aménagement couvrant toutes les activités qui se déroulent sur le territoire.

- *Assurer la surveillance systématique des activités urbaines par rapport aux objectifs fixés en matière d'environnement et de santé.*

23. Communiquer les résultats de ce travail de surveillance aux élus et à la population dans un souci de transparence et de responsabilisation.

#### **F. Tirer parti du cadre international offert par le PPE-TSE et y contribuer**

- *Continuer à tirer parti du PPE-TSE*

24. Utiliser les mécanismes de mise en œuvre du PPE-TSE, par exemple le partenariat et la course de relais du PPE-TSE, et en faire un tremplin de la coopération internationale en faveur de transports urbains viables et sains.

- *Appliquer les principes et les mécanismes exposés dans le Guide pratique du PPE-TSE.*

25. Utiliser le Guide pratique du PPE-TSE sur les conditions institutionnelles propices à l'intégration des politiques des transports, de la santé et de l'environnement et sur le plan

d'action national pour les transports, la santé et l'environnement où sont exposées les pratiques les meilleures en matière de transports écologiquement rationnels et sains.

- *Tirer parti du mécanisme d'échange d'informations du PPE-TSE accessible sur Internet.*

26. Utiliser le mécanisme d'échange d'informations du PPE-TSE, qui fournit des informations sur les bonnes et les mauvaises pratiques ainsi que sur les résultats de recherches et d'enquêtes.

- *Utiliser les outils du PPE-TSE.*

27. Les outils du PPE-TSE, tels que la panoplie de moyens d'action, l'outil d'évaluation de l'impact économique du cyclisme et de la marche sur la santé et les propositions d'action à l'intention des responsables politiques, de l'industrie et de la société civile préparées dans le cadre des ateliers du PPE-TSE sont disponibles gratuitement, souvent en anglais et en russe.

- *Passer le témoin de la course de relais du PPE-TSE au prochain pays-hôte.*

28. La course de relais du PPE-TSE à travers la région paneuropéenne continue. L'aventure, qui a débuté à Amsterdam en janvier 2009, s'est poursuivie à Prague en septembre 2009, à Skopje en juin 2010, à Batumi (Géorgie) en septembre 2010, puis à Kiev en juin 2010.

29. La course de relais du PPE-TSE contribuera concrètement à la réalisation des quatre objectifs prioritaires de la Déclaration d'Amsterdam et fera le lien entre tous les pays paneuropéens, leur permettant de mettre en commun les meilleures pratiques et de promouvoir des politiques favorables à des transports urbains viables et sains et à des modes de vie plus propres et plus écologiques.

## V. Programme de l'atelier

30. Les participants à l'atelier ont examiné les questions et sujets ci-après:

Session I: Enjeux et perspectives de la mobilité urbaine en Ukraine

Session II: Expériences faites dans d'autres villes – l'Ukraine et la région

Session III: Gestion de la mobilité urbaine – Pratiques les meilleures en Europe

Session IV: La technologie au service d'une mobilité durable

Session V: Conclusions et recommandations – Propositions d'action à l'intention des décideurs

Manifestations parallèles: Promo-tram – Promotion des transports publics avec de la musique et une exposition d'œuvres d'art sur la ligne de tramway historique de la ville de Kiev.