



Conseil économique et social

Distr. générale
24 novembre 2022
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

**Bureau régional de l'Organisation
mondiale de la Santé pour l'Europe**

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

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

Vingtième session
Genève, 17-19 octobre 2022

Rapport du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement sur sa vingtième session

* Nouveau tirage pour raisons techniques (21 février 2023).



I. Introduction

1. Le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) a tenu sa vingtième session du 17 au 19 octobre 2022, à Genève, selon des modalités hybrides (participation en présentiel et en ligne).

A. Participation

2. Les délégations des États membres ci-après de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et du Bureau régional de l'Organisation mondiale de la Santé pour l'Europe (OMS/Europe) ont participé à la réunion : Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Espagne, Fédération de Russie, France, Géorgie, Grèce, Kirghizistan, Macédoine du Nord, Malte, Norvège, République de Moldova, Serbie, Suisse et Türkiye.

3. Y ont aussi participé des représentants des universités, associations du secteur privé ou organisations de la société civile suivantes : Forum international des transports (FIT), Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et World Bicycle Industry Association.

4. Le secrétariat conjoint était représenté par des membres des Divisions de l'environnement et des transports durables de la CEE, ainsi que de l'OMS/Europe.

B. Ouverture de la session et adoption de l'ordre du jour

5. La Présidente, Vigdis Ronning (Norvège), a souhaité la bienvenue aux participants et a invité les États membres à participer activement à la réunion et aux travaux futurs de mise en œuvre de la Déclaration de Vienne (ECE/AC.21/2021/2/Add.1-EUCHP2018924/4.3.2/Add.1).

6. Les hauts responsables de la CEE et de l'OMS/Europe ont souhaité la bienvenue aux participants et ont souligné l'importance de cette session du Comité directeur, compte tenu des travaux en cours, notamment de l'élaboration de la stratégie en matière de transports, de santé et d'environnement, prévue par la Déclaration de Vienne. Ils ont en outre invité les États membres à contribuer aux débats qui seraient menés au titre des différents points de l'ordre du jour.

7. Le Comité directeur a adopté l'ordre du jour de la réunion, tel qu'établi par le secrétariat en concertation avec le Bureau du Comité (ECE/AC.21/SC/2022/1-EUCHP2219536/1.1/1)¹.

C. Élection du Bureau

8. À sa dix-neuvième session (Genève (hybride), 27 et 28 octobre 2021), le Comité directeur avait élu Eloïs Divol (Chef de la cellule d'analyse stratégique du Ministère français de la transition écologique), en tant que Président entrant de sa vingtième session représentant le secteur des transports². M. Divol a informé le secrétariat qu'il n'était pas en mesure de participer à la vingtième session ni de s'acquitter de sa fonction de Président en raison de sa réaffectation au sein de l'administration française. La personne chargée de remplacer M. Divol à la présidence n'avait pas encore été désignée. Conformément au Règlement intérieur³, elle le remplacerait jusqu'à la session suivante du Comité directeur. M^{me} Ronning,

¹ Les documents de la réunion, notamment les exposés sur les partenariats mis en place dans le cadre du PPE-TSE et d'autres points de l'ordre du jour, peuvent être consultés à l'adresse <https://thepep.unece.org/events/twentieth-session-steering-committee-transport-health-and-environment-pan-european-programme>.

² ECE/AC.21/SC/2021/2-EUCHP2018924/4.1/2, par. 9.

³ Voir <https://thepep.unece.org/rules-procedure> et l'article 14 du Mandat et du Règlement intérieur de la CEE (E/ECE/778/Rev.5).

qui avait été élue Vice-Présidente, a accepté d'assurer la présidence de la vingtième session du Comité.

9. Le Comité directeur a élu Biljana Filipovic Dusic (Ministère serbe de la protection de l'environnement) en tant que deuxième Vice-Présidente et Présidente entrante de la vingt et unième session représentant le secteur de l'environnement, conformément à l'amendement au Règlement intérieur du Comité adopté à sa première session (Genève, 10 et 11 avril 2003)⁴ et modifié à sa onzième session (Genève, 27 et 28 novembre 2013)⁵.

10. Le Comité a remercié M. Divol pour le travail considérable qu'il avait accompli en tant que Vice-Président, en particulier pour son rôle à la tête du groupe de travail spécial chargé de l'élaboration de la stratégie et des éventuels instruments juridiques. Le Comité directeur a également remercié Robert Thaler, dont le mandat de Vice-Président sortant avait pris fin, et s'est félicité de l'élection de M^{me} Filipovic Dusic en tant que Présidente entrante.

11. Aucun nouveau membre du Bureau n'a été élu en 2022.

12. Le Comité a adopté le rapport de sa dix-neuvième session (ECE/AC.21/SC/2021/2-EUHP2018924/4.1/2).

II. Transport, santé et environnement : prise en compte des questions de genre

13. La Présidente a présenté un séminaire organisé dans le cadre de la séance du Comité directeur consacrée au thème « Transport, santé et environnement : prise en compte des questions de genre ». Un discours liminaire a été prononcé par Gotelind Alber, consultante spécialisée dans les questions de genre. Les conclusions d'une courte enquête sur le sujet ont ensuite été présentées par une personne stagiaire de la CEE, puis M^{me} Filipovic Dusic s'est exprimée en tant que représentante de la Serbie, avant qu'un représentant de la Division des transports durables de la CEE et qu'une représentante du FIT n'interviennent à leur tour⁶.

14. Le secrétariat avait organisé une enquête en deux questions portant sur les politiques relatives aux questions de genre dans les transports⁷. Ces deux questions étaient assez générales et laissaient aux États membres une grande latitude dans la formulation de leurs réponses. Nombreux sont ceux qui ont fait état d'un manque de données et d'activités de recherche relatives à l'incidence des questions de genre dans les secteurs concernés. En outre, beaucoup d'États membres ont déclaré qu'ils ne disposaient ni des capacités institutionnelles ni de l'expérience nécessaires pour intégrer dans leurs politiques certaines considérations liées au genre.

15. Les principaux éléments abordés au cours du séminaire étaient les suivants :

a) En plus de l'intégration des questions de genre (visant à parvenir à l'égalité des sexes), il était important d'envisager de procéder à une évaluation des incidences pour les femmes et les hommes (afin d'éviter que les politiques, les programmes et les projets aient des conséquences négatives en matière d'égalité des genres et d'en accroître les effets positifs). Il était également important de chercher à savoir si les politiques adoptées contribuaient à remettre en question les normes et privilèges masculins ou à surmonter les stéréotypes liés au genre ;

⁴ ECE/AC.21/2003/6-EUR/03/5040828/6, par. 7.

⁵ ECE/AC.21/SC/2013/6-EUDCE1206040/1.9/SC11/6, par. 6.

⁶ Les exposés présentés peuvent être consultés à l'adresse <https://thepep.unece.org/events/twentieth-session-steering-committee-transport-health-and-environment-pan-european-programme>.

⁷ Les questions posées étaient les suivantes : 1) Avez-vous mis en place des politiques, plans, programmes ou projets sur les transports, la santé et l'environnement qui prennent en considération les questions de genre ? Dans l'affirmative, quels sont-ils ? ; 2) Quels sont les obstacles à l'intégration des questions de genre et les lacunes en la matière ?

b) Une représentation équilibrée des hommes et des femmes dans la définition des priorités et dans la prise de décisions avait permis de concevoir des politiques plus équitables et de mieux évaluer l'incidence des politiques mises en œuvre (par exemple, en déterminant à qui les incitations fiscales à l'achat de voitures électriques avaient bénéficié) ;

c) Les préjugés sexistes pouvaient également se manifester dans la conception des infrastructures et l'aménagement des espaces publics (par exemple, le niveau de développement et de sécurité des infrastructures piétonnières et cyclables ainsi que la façon dont celles-ci étaient rattachées aux services de transport public) ;

d) Des dispositions particulières avaient été prises par la Serbie afin que le Ministère de la protection de l'environnement prenne en considération les questions de genre dans le cadre de l'élaboration, de la gestion et de la mise en œuvre des plans, des projets et des politiques relatifs à l'environnement. Ces dispositions prévoyaient également une budgétisation tenant compte des questions de genre. Un ensemble d'outils (boîte à outils) avait été créé pour l'intégration des questions de genre dans les divers programmes et les différentes politiques au niveau sectoriel et pourrait également être utilisé et présenté dans d'autres secteurs. Les principales obligations en la matière découlaient de la loi sur l'égalité des sexes. En Serbie, la nouvelle stratégie en matière de transports avait intégré les questions de genre dans le secteur par l'intermédiaire du projet sur l'égalité des genres dans les transports en Serbie⁸, appuyé par la Banque mondiale ;

e) Il était nécessaire de prendre en considération divers aspects lors de la collecte des données relatives aux transports et aux questions de genre. L'un de ces aspects était l'unité de mesure à utiliser, car les données recueillies concernant les comportements des hommes et ceux des femmes n'étaient pas les mêmes selon qu'on s'intéressait à la distance parcourue ou au nombre de trajets effectués. Les femmes avaient tendance à effectuer un plus grand nombre de déplacements mais sur de plus courtes distances, tandis que les hommes effectuaient davantage de trajets domicile-travail, qui avaient tendance à être plus longs ;

f) Les enquêtes portant sur les déplacements (qui ne faisaient pas l'objet de mégadonnées) constituaient un outil essentiel à la compréhension des différences entre les genres ;

g) Le FIT avait déjà mené des études relatives aux questions de genre dans les transports. Le représentant du FIT a présenté la boîte à outils du FIT pour l'analyse des questions de genre dans les transports⁹.

16. La Présidente a remercié les intervenants pour leurs exposés clairs et exhaustifs. Sur la base des débats qui ont suivi, le Comité directeur a :

a) Chargé le PPE-TSE de poursuivre ses travaux relatifs à la prise en compte des questions de genre dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement ;

b) Décidé d'intégrer dans la stratégie du PPE-TSE la question de la prise en compte du genre dans les transports ;

c) Prié le secrétariat de faire figurer, dans le questionnaire que les États membres étaient invités à remplir tous les deux ans, une ou plusieurs questions relatives à la prise en compte du genre dans les transports.

III. Résultats de la réunion organisée pour le vingtième anniversaire du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

17. Le représentant de la France a informé le Comité des résultats de la réunion organisée à l'occasion du vingtième anniversaire du PPE-TSE, qui avait eu lieu les 13 et 14 janvier 2022 à l'invitation du Gouvernement français, durant la présidence française du Conseil de

⁸ Consultable à l'adresse suivante : <https://docslib.org/doc/4892820/gender-equality-in-transport-in-serbia>.

⁹ Consultable à l'adresse suivante : www.itf-oecd.org/itf-gender-analysis-toolkit-transport.

l'Union européenne¹⁰. En raison de la pandémie de maladie à coronavirus 2019 (COVID-19), cette réunion s'était tenue en ligne.

18. La réunion avait rassemblé une centaine de participants des États membres de la CEE. Les débats avaient eu lieu dans le cadre de quatre tables rondes et abouti aux conclusions suivantes :

- a) L'utilisation des transports publics devait être renforcée après le pic de la pandémie de COVID-19 ;
- b) La transition vers la mobilité électrique était possible si l'électricité était produite au moyen de technologies décarbonées ;
- c) Les segments plus vulnérables de la population devaient bénéficier d'un soutien pendant la transition des politiques de transport ;
- d) Il était nécessaire d'investir dans les domaines suivants : pistes cyclables, aires de stationnement pour vélos et mesures dissuasives visant à limiter l'utilisation de la voiture ;
- e) Les besoins des zones rurales et peu peuplées en matière de transports différaient de ceux des villes. Les infrastructures (y compris pour la marche et le cyclisme) et les offres de transports publics devraient être adaptées aux besoins recensés.

19. Le Comité directeur a remercié le Gouvernement français d'avoir organisé cette réunion et le représentant de la France d'en avoir rendu compte.

IV. Mise en application du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

A. Stratégie en matière de transports, de santé et d'environnement

20. La Présidente a rappelé que la cinquième Réunion de haut niveau du PPE-TSE (Vienne, 17 et 18 mai 2021) avait chargé le Comité directeur d'élaborer une stratégie paneuropéenne globale sur les transports, la santé et l'environnement, pour adoption en 2023¹¹, et qu'à sa dix-neuvième session, le Comité directeur avait créé un groupe de travail spécial à composition non limitée chargé de travailler sur le projet de stratégie¹².

21. Le secrétariat a fait le point sur les résultats des trois réunions qui s'étaient tenues en ligne (29 mars, 31 mai et 28 septembre 2022) et les décisions prises par le Bureau (23 juin 2022) concernant la stratégie. Les rapports des deux premières réunions du groupe de travail spécial avaient été mis à disposition sous la forme d'un document officiel (ECE/AC.21/SC/2022/9-EUHP2219536/1.1/9) ; le rapport de la troisième réunion était disponible en tant que document informel¹³. Il ressortait que le Groupe avait :

- a) Élaboré un avant-projet de stratégie¹⁴, qui avait été examiné à plusieurs reprises ;
- b) Décidé qu'il faudrait engager un(e) consultant(e) chargé(e) de contribuer à ces travaux, et évalué les possibilités de financement de cette mission. Il avait déterminé qu'un montant de 35 000 dollars des États-Unis provenant du Fonds d'affectation spéciale géré par la CEE pourrait y être alloué ;

¹⁰ L'exposé correspondant peut être consulté à l'adresse suivante : <https://thepep.unece.org/events/twentieth-session-steering-committee-transport-health-and-environment-pan-european-programme>.

¹¹ ECE/AC.21/2021/5-EUHP2018924/4.3.5, Projet de plan de travail pour la période 2021-2025, domaine d'activité 1.

¹² ECE/AC.21/SC/2021/2-EUHP2018924/4.1/2, par. 21 a).

¹³ Consultable à l'adresse suivante : <https://thepep.unece.org/sites/default/files/2022-10/draft%20minutes%20THE%20PEP%20meeting%2028.09.22%20Ad%20Hoc%20Group%20on%20strategy.pdf>.

¹⁴ Avant-projet de stratégie en matière de transports, de santé et d'environnement (ECE/AC.21/SC/2022/5-EUHP2219536/1.1/5).

c) Examiné le mandat du (de la) consultant(e) et décidé qu'un avis serait publié sur le portail des carrières de l'ONU et diffusé aux membres du Groupe de travail afin qu'ils puissent le transmettre aux candidat(e)s qualifié(s) ;

d) Examiné l'avant-projet, notamment les éléments relatifs à la portée, et décidé que la stratégie pourrait être élaborée dans le contexte général des transports, de la santé et de l'environnement et que le PPE-TSE devrait servir de référence pour la définition de la portée ;

e) Décidé de proposer au Comité directeur de reporter la date d'adoption de la stratégie, compte tenu du retard pris dans le recrutement d'un(e) consultant(e) en raison du contexte géopolitique ;

f) Proposé un nouveau calendrier tenant compte du fait que l'élaboration de la stratégie était liée à la conception d'un éventuel instrument juridique et prévoyant la présentation d'un projet détaillé de stratégie ainsi que le lancement des travaux sur un instrument juridique à l'automne 2023, et l'achèvement des travaux relatifs à la stratégie à l'automne 2024. Le Groupe de travail pourrait ensuite se concentrer uniquement sur l'instrument juridique et en établir la version définitive en 2025.

22. Le secrétariat a rendu compte des dernières étapes du processus de sélection d'un(e) consultant(e). Il a également indiqué que l'Institut national de la santé publique et de l'environnement des Pays-Bas, soutenu financièrement par le Ministère néerlandais des infrastructures et de la gestion de l'eau, fournirait un appui au Groupe de travail en organisant des réunions, établissant les ordres du jour, recueillant les contributions et rédigeant des comptes rendus de réunion.

23. Les représentants des États membres ont fait les observations suivantes :

a) Plutôt que de transposer la Déclaration de Vienne, la stratégie devrait apporter une valeur ajoutée et proposer des scénarios d'action tenant compte des ressources limitées. Les questions abordées dans l'avant-projet de stratégie devraient être plus détaillées ;

b) La stratégie devrait être assortie d'un plan d'action : si le plan d'action devait être élaboré pour 2024, il serait trop ambitieux d'envisager une période de mise en œuvre allant jusqu'à 2030 ;

c) La stratégie devrait accorder la priorité, entre autres, aux activités liées aux transports, à la santé et à l'environnement dans les situations d'urgence. Chaque pays devrait élaborer une forme de plan d'urgence prévoyant les moyens de gérer les transports en cas d'urgence ;

d) Le Comité devrait décider du type de statut juridiquement contraignant à conférer à la stratégie ;

e) La période de mise en œuvre de la stratégie devrait s'étendre sur au moins dix ans, jusqu'en 2035. Le plan d'action pourrait s'étendre sur cinq ans ;

f) La résilience des transports sous l'angle de l'approvisionnement énergétique devait être prise en considération, d'autant plus que la mobilité électrique était envisagée comme l'une des principales solutions pour l'avenir.

24. Le Comité directeur :

a) A remercié le groupe de travail spécial chargé de l'élaboration de la stratégie et des éventuels instruments juridiques pour le travail qu'il avait accompli à ce stade et s'est félicité du recrutement d'un(e) consultant(e) qui contribuerait à la rédaction de la stratégie, ainsi que de l'appui apporté au Groupe de travail par l'Institut national de la santé publique et de l'environnement des Pays-Bas ;

b) A décidé de modifier le calendrier des travaux d'élaboration de la stratégie comme l'avait proposé le Groupe de travail : i) un projet détaillé de stratégie serait présenté à l'automne 2023 ; ii) les travaux relatifs aux éventuels instruments juridiques seraient entrepris à l'automne 2023, et les travaux relatifs à la stratégie seraient achevés à l'automne 2024 ; iii) les travaux menés par la suite porteraient uniquement sur les éventuels instruments juridiques et devraient s'achever en 2025 ;

c) A approuvé les objectifs et les éléments relatifs à la portée proposés par le Groupe de travail et partageait l'avis selon lequel la stratégie pourrait être élaborée dans le contexte plus large des transports, de la santé et de l'environnement, le PPE-TSE devant être utilisé comme référence pour la définition de la portée ;

d) Partageait également l'avis selon lequel la stratégie pourrait porter sur une période s'étendant au-delà de 2030, avec un horizon d'environ vingt ans, tandis que le plan de mise en œuvre (ou plan d'action) pourrait être limité à l'horizon 2030 ;

e) Était, en outre, d'accord pour tenir compte de la nécessité d'être prêt à faire face à des situations d'urgence, par exemple à une pandémie, ou à une pénurie d'énergie ;

f) A demandé au Groupe de travail de commencer à travailler sur un éventuel instrument juridique lorsque l'avant-projet de stratégie serait prêt, et de continuer à travailler sur les deux documents en parallèle ;

g) A demandé au secrétariat de mettre à disposition le projet de stratégie, ainsi que les rapports du groupe de travail spécial, en tant que documents officiels, publiés dans les trois langues officielles de la CEE, en vue de la vingt et unième session du Comité directeur.

B. Activités de communication

25. La Présidente a évoqué le mandat établi dans la Déclaration de Vienne, à savoir élaborer une stratégie de communication pour faire connaître les résultats du PPE-TSE afin de sensibiliser les parties prenantes et les citoyens. Un représentant du secrétariat, aidé d'un consultant, a présenté un projet de stratégie de communication pour le PPE-TSE¹⁵.

26. Les États membres ont accueilli favorablement le contenu du projet de stratégie de communication et ont fait les observations suivantes :

a) L'exposé donnait un bon aperçu des raisons pour lesquelles les idées énoncées dans le PPE-TSE n'avaient pas été largement diffusées. Il conviendrait sans doute de préciser les objectifs, notamment en déterminant quelles parties prenantes devraient être ciblées par les actions de sensibilisation (par exemple, fallait-il cibler toutes les parties prenantes au niveau national ou la population dans son ensemble ?). En outre, les moyens de diffusion des connaissances et des informations pourraient également être spécifiés (par exemple, campagnes de communication ou site Web du PPE-TSE) ;

b) Il était entendu que l'un des objectifs du projet de stratégie consistait à fournir des données scientifiques venant appuyer le PPE-TSE. Toutefois, cet objectif devrait être axé sur une communication plus claire et compréhensible de ces données scientifiques plutôt que sur la production de celles-ci ;

c) La publication d'articles scientifiques fondés sur l'outil d'évaluation économique des effets sanitaires (HEAT) pourrait constituer un bon moyen de promouvoir le PPE-TSE ;

d) Il serait important de disposer d'un calendrier pour la finalisation, l'adoption et la mise en œuvre de la stratégie. Le projet devrait, entre autres, préciser quels volets de la stratégie devaient être mis en œuvre et de quelle façon, ainsi que les ressources nécessaires ;

e) Il convenait de mieux définir quels médias sociaux il était recommandé d'utiliser et de les adapter en fonction des préférences propres aux différentes zones de la région ;

¹⁵ Le projet de stratégie de communication s'articule autour de trois objectifs principaux : a) veiller à ce que le PPE-TSE soit connu du grand public et à ce que son rôle dans les travaux relatifs aux transports sains et durables soit bien établi ; b) faire mieux connaître les avantages associés à des transports durables et sains ; c) aider les États membres et les décideurs à prendre les mesures appropriées pour promouvoir les transports et la mobilité durables conformément aux objectifs du PPE-TSE.

f) Pour pouvoir mener un travail de communication efficace, il était indispensable d'avoir de bons résultats à présenter. Le PPE-TSE avait pour atout de produire des résultats très satisfaisants. Toute stratégie de communication mise en œuvre devait donc s'attacher à faire connaître les résultats déjà obtenus, notamment les travaux menés dans le cadre des partenariats du PPE-TSE ;

g) Le Partenariat pour la promotion du cyclisme¹⁶ constituait un modèle de réussite. Il serait pertinent de rédiger et de diffuser largement une série d'articles portant sur le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme ;

h) Le site Web pourrait être rendu plus facile d'utilisation. Il était recommandé de corriger les liens du Portail d'échange d'informations du PPE-TSE qui ne menaient pas au bon endroit ou ne fonctionnaient pas. Les partenariats du PPE-TSE gagneraient à disposer d'une page Web interactive où les connaissances relatives à leurs activités seraient mises en commun ;

i) Dans le cadre du PPE-TSE, il fallait s'adresser à divers publics ayant des intérêts différents, notamment aux autorités centrales, aux populations, aux responsables de la planification des transports ainsi qu'aux utilisateurs et aux fournisseurs de services de transport ;

j) Aux fins de la mise en œuvre, le coût des activités proposées devrait être pris en charge, ce que le Fonds d'affectation spéciale n'était, à ce stade, pas en mesure de faire. La question du financement constituait donc le principal obstacle à la mise en œuvre de la stratégie de communication ;

k) Le Portail d'échange d'informations, conçu pour permettre aux universitaires et aux praticiens de téléverser des informations, n'était pas utilisé dans les faits ;

l) La stratégie de communication devrait cibler les administrations nationales, qui avaient des difficultés à communiquer efficacement sur le PPE-TSE, tout en visant le grand public, la société civile, les organisations non gouvernementales (ONG) et tous les autres acteurs intéressés. En raison de la diversité des publics visés, les deux volets de la stratégie nécessiteraient le recours à différents instruments et à différents types de messages ;

m) Il serait utile de faire ressortir l'image du PPE-TSE. Un slogan tel que « Le PPE-TSE pour une mobilité active » pourrait être adopté dans le cadre de la stratégie de communication ;

n) Il serait également intéressant de mener des actions destinées à faire connaître le PPE-TSE au niveau international, avant de faire de même au niveau national ou local. En Serbie, par exemple, des activités de promotion du PPE-TSE étaient menées dans le cadre des journées de l'environnement. Accroître la visibilité auprès des pays voisins pourrait constituer un point de départ et permettre d'obtenir de premiers résultats.

27. La Présidente a remercié le secrétariat et le consultant pour leurs interventions, et les États membres pour leurs observations. Le Comité directeur :

a) A décidé de communiquer, pour le 16 novembre 2022, des observations écrites sur le projet de stratégie de communication, qui seraient mises à disposition par le secrétariat ;

b) A demandé au consultant de réviser le projet sur la base des orientations que lui fournirait le secrétariat ainsi que des observations formulées pendant la session en cours et par écrit, et de communiquer aux coordonnateurs le projet mis à jour pour le 16 novembre 2022 ;

c) A prié le secrétariat d'établir une version définitive de la stratégie et de la soumettre au Comité directeur à sa session suivante en tant que document officiel publié dans les trois langues officielles de la CEE ;

d) A remercié le secrétariat pour les travaux réalisés et les renseignements communiqués concernant la Déclaration de Vienne, ainsi que pour les publications intitulées *PPE-TSE : bâtir un avenir meilleur en évoluant vers des modes de mobilité et de transport*

¹⁶ Rebaptisé « Partenariat pour la mobilité active ».

*nouveaux, propres, sûrs, sains et inclusifs*¹⁷ et *Données récentes à l'appui de la pratique de la marche et du vélo et des politiques en la matière*¹⁸.

C. Plan de travail révisé pour la période 2021-2025

28. La Présidente a invité le Comité à adopter le plan de travail révisé pour la période 2021-2025¹⁹, établi sur la base des observations communiquées à la dix-neuvième session²⁰ et des observations formulées par le Bureau.

29. Le Comité a remercié le secrétariat pour la présentation du plan de travail révisé, a apporté une modification mineure au délai prévu pour la mise en œuvre de la stratégie afin de tenir compte des précédentes décisions et a adopté le plan de travail.

D. Questions financières

30. Le secrétariat a informé le Comité de l'utilisation des fonds en 2022 et des dépenses prévues en 2023 sur la base du programme de travail²¹.

31. Le Comité :

a) A remercié le secrétariat de lui avoir fait rapport sur les contributions financières apportées au Fonds d'affectation spéciale du PPE-TSE et leur utilisation ;

b) S'est dit préoccupé par la diminution des ressources financières mises à disposition et a encouragé ses membres à apporter des contributions, tant financières qu'en nature ;

c) A prié le secrétariat d'établir un rapport sur la situation du Fonds d'affectation spéciale du PPE-TSE et de le lui présenter à sa vingt et unième session.

E. Programme de travail pour la période 2022-2023

32. Le secrétariat a présenté le projet de programme de travail pour la période 2022-2023²², qui tenait compte des activités menées au cours de l'année écoulée, notamment par l'intermédiaire de ses mécanismes de mise en œuvre. Le secrétariat a également présenté les résultats escomptés pour l'année à venir.

33. En outre, le secrétariat a proposé de modifier le calendrier des programmes de travail ultérieurs de manière qu'ils portent sur la période d'un an s'étendant entre les sessions du Comité directeur, plutôt que sur une période biennale.

34. Le Comité directeur a adopté le document et a chargé le secrétariat d'établir pour sa session suivante un document similaire dans les trois langues officielles de la CEE. Il a également décidé de modifier le calendrier des programmes de travail ultérieurs de manière qu'ils portent sur la période d'un an entre les sessions.

¹⁷ S. I., Organisation mondiale de la Santé (OMS), 2022.

¹⁸ Copenhague, Bureau régional de l'Organisation mondiale de la Santé pour l'Europe, 2022.

¹⁹ ECE/AC.21/SC/2022/7–EUCHP2219536/1.1/7.

²⁰ ECE/AC.21/SC/2021/2–EUCHP2018924/4.1/2, par. 29, 30 et 45.

²¹ ECE/AC.21/SC/2022/3–EUCHP2219536/1.1/3.

²² ECE/AC.21/SC/2022/4–EUCHP2219536/1.1/4.

F. Mécanismes de mise en application du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

35. Les représentants des pays chefs de file des partenariats ont pris la parole pour rendre compte des progrès réalisés depuis la dix-neuvième session du Comité directeur²³.

1. Partenariat pour la mobilité active

36. Un représentant de l'Autriche a rappelé qu'à sa première réunion après la cinquième Réunion de haut niveau (Dublin, 19-23 septembre 2022), le Partenariat pour la mobilité active avait décidé de travailler séparément sur ses deux mandats : mettre en œuvre le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme et élaborer un plan directeur paneuropéen pour la mobilité active comprenant un plan directeur paneuropéen pour la promotion de la marche.

37. Le Comité directeur a été informé des trois réunions du Partenariat consacrées au plan directeur paneuropéen pour la promotion de la marche. À ces réunions, les membres du Partenariat s'étaient mis d'accord sur le projet de structure du plan directeur et ses objectifs. Ils avaient également décidé que le projet de plan directeur devrait être achevé pour la fin de 2023. Les négociations commenceraient en 2024, en vue de l'adoption du plan directeur en 2025.

38. Concernant la mise en œuvre du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, le chef de file du Partenariat a fait mention d'un tour cycliste promotionnel, organisé entre Vienne et Ljubljana à l'occasion de la conférence « Velo-City 2022 : Cycling the Change » (le cyclisme au service du changement) (Ljubljana, 14-17 juin 2022)²⁴. Tout au long du parcours, les coureurs s'étaient arrêtés dans différentes villes et régions afin de promouvoir la coopération et de faire connaître le PPE-TSE et le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme.

39. Sous l'égide du Comité des transports intérieurs de la CEE et au titre de la mise en œuvre du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, le Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables avait été créé avec pour mandat de travailler sur les infrastructures durables et d'améliorer le cadre réglementaire du cyclisme. Ce groupe d'experts recueillait des données sur les réseaux cyclables nationaux afin de mettre en place, à partir des itinéraires des différents pays, un réseau cyclable à l'échelle de la région de la CEE. Il élaborait également des définitions pour les différents types d'infrastructures cyclables, ainsi que de nouveaux panneaux de signalisation venant compléter les panneaux existants établis par la Convention de 1968 sur la signalisation routière.

40. Le Partenariat étudiait les possibilités d'entreprendre de nouveaux projets grâce aux fonds destinés à la coopération territoriale européenne, avec pour objectif d'améliorer les connexions entre le cyclisme, la marche et les transports publics.

2. Partenariat pour une mobilité durable dans le secteur du tourisme

41. Le représentant de l'Autriche a informé le Comité que les membres du Partenariat pour une mobilité durable dans le secteur du tourisme avaient défini plus précisément les objectifs du Partenariat ainsi que les activités et les résultats attendus pour 2025.

42. Le Partenariat avait également travaillé sur le projet de structure de la boîte à outils qu'il prévoyait d'élaborer, ainsi que sur les « domaines d'action » visés, qui se présenteraient sous la forme de recommandations relatives au renforcement de la mobilité durable dans le secteur du tourisme.

²³ Lorsqu'ils avaient été mis à disposition, les exposés ont été téléversés sur la page Web de la session : <https://thepep.unecce.org/events/twentieth-session-steering-committee-transport-health-and-environment-pan-european-programme>.

²⁴ Voir www.velo-city2022.com/en/WELCOME-TO-VELO-CITY-2022.html.

3. Partenariat sur l'écoconduite

43. Le représentant de l'Autriche a rendu compte des activités menées par le Partenariat sur l'écoconduite, ainsi que d'un atelier international (Berlin, 26-28 septembre 2022), au cours duquel des experts et des maîtres formateurs avaient débattu de la question de l'écoconduite sous l'angle des véhicules électriques et des applications de téléphonie mobile au service de l'écoconduite.

44. Le Partenariat avait également organisé deux séminaires destinés aux responsables de la formation des chauffeurs de bus en Géorgie (Tbilissi et Batumi, 18-25 juillet 2022), financés par l'Agence allemande de coopération internationale. La consommation de carburant pour moteur diesel aurait ainsi diminué de 30 %.

45. Le Partenariat prévoyait des activités de suivi de l'atelier international, qui seraient organisées en Autriche et porteraient sur de nouvelles thématiques, ainsi que la parution d'une nouvelle publication dans le cadre du PPE-TSE.

4. Partenariat sur la mobilité adaptée aux enfants et aux jeunes

46. Le représentant de l'Autriche a indiqué que le Partenariat sur la mobilité adaptée aux enfants et aux jeunes avait procédé à un examen de ses priorités, buts et principaux objectifs.

47. Le Partenariat prévoyait de présenter un projet de plan directeur paneuropéen pour une mobilité adaptée aux enfants et aux jeunes pour la fin de 2023, afin que les négociations puissent débiter en 2024. Seize États membres de la CEE avaient participé aux réunions. Les chefs de file ont invité les autres membres intéressés à se joindre au Partenariat.

5. Partenariat sur les outils d'évaluation économique de la santé

48. Le secrétariat, qui était chef de file du Partenariat sur les outils d'évaluation économique de la santé, a informé les participants que les responsables de l'outil d'évaluation économique des effets sanitaires (HEAT) liés à la pratique de la marche et du cyclisme²⁵ envisageaient de lancer un module relatif aux vélos électriques. En outre, les chefs de file du Partenariat élaboraient une nouvelle méthode et un guide d'utilisation portant sur l'activité physique, la pollution atmosphérique, les blessures et les bilans carbone, qui devraient être disponibles au début de 2023.

6. Partenariat pour l'emploi dans le secteur des transports respectueux de l'environnement et de la santé

49. Un représentant du secrétariat a indiqué que la France avait apporté une contribution au Fonds d'affectation spéciale en vue de la réalisation d'une nouvelle étude sur les emplois dans le secteur des transports respectueux de l'environnement et de la santé, qui mettrait l'accent sur la logistique urbaine durable.

7. Adoption des descriptions des Partenariats

50. Le Comité directeur a adopté la description du Partenariat sur la mobilité adaptée aux enfants et aux jeunes.

51. En outre, le Comité directeur :

a) A remercié le représentant de l'Autriche d'avoir présenté les activités des partenariats ayant trait à la mobilité active, à la mobilité durable dans le secteur du tourisme, à l'écoconduite et à la mobilité adaptée aux enfants et aux jeunes ;

b) A aussi remercié l'Autriche d'avoir joué un rôle moteur dans les Partenariats et, plus particulièrement, le représentant de l'Autriche de s'être investi dans les travaux y relatifs ;

²⁵ Voir www.heatwalkingcycling.org/#homepage.

c) A demandé au secrétariat de faire traduire le document intitulé « Guidelines for National Eco-driving Initiatives » (Orientations relatives aux initiatives nationales en matière d'écoconduite, disponibles en anglais) (ECE/AC.21/SC/2022/8-EUCHP2219536/1.1/8) dans les deux autres langues officielles de la CEE ;

d) A remercié le secrétariat d'avoir fait rapport sur les Partenariats pour l'emploi dans le secteur des transports respectueux de l'environnement et de la santé et sur les outils d'évaluation économique de la santé ;

e) A remercié la France d'avoir joué le rôle de chef de file du Partenariat pour l'emploi dans le secteur des transports respectueux de l'environnement et de la santé.

8. Courses de relais

52. Le représentant de l'Autriche a indiqué que son pays envisageait d'accueillir un atelier de course de relais, éventuellement en avril 2023. De plus amples informations à ce sujet seraient communiquées au Comité directeur par l'intermédiaire du secrétariat.

G. Suivi de l'exécution du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

53. Avec le concours d'une agence de communication, le secrétariat a présenté le questionnaire à utiliser pour l'enquête relative au suivi de l'exécution du PPE-TSE. Ce questionnaire avait été modifié sur la base des observations communiquées par les membres du Comité et les membres des Partenariats²⁶. Une enquête pilote en ligne avait été réalisée en septembre 2022 et les représentants de la France, de la Norvège, de la République de Moldova et de la Serbie y avaient répondu. L'enquête pilote avait mis en évidence des problèmes de compatibilité avec le système d'hébergement de l'OMS, et l'agence de communication avait suggéré de revenir à l'utilisation d'un fichier Word pour l'enquête qui serait effectuée en 2023.

54. Le Comité a examiné le projet de questionnaire, les enseignements tirés de l'enquête pilote et les outils de visualisation proposés qui lui ont également été présentés. Les questions suivantes ont notamment été soulevées :

a) La quantité d'informations communiquées dans les réponses au questionnaire, ainsi que leur précision, dépendaient de la qualité et du niveau de la coopération entre les différents ministères concernés : plus la relation était bonne, plus il était facile d'obtenir des informations. Dans certains cas, les autorités centrales ne collectaient pas ou ne conservaient pas de données sur les déplacements et il serait utile de demander aux municipalités de remplir le questionnaire ou, à tout le moins, aux capitales, qui pourraient fournir de telles données ;

b) L'adoption officielle d'un document d'orientation sur le PPE-TSE et le respect des dispositions y figurant permettraient aux coordonnateurs de collecter plus facilement des informations provenant d'autres ministères. Si tous les ministères concernés participaient à l'enquête, cela augmenterait la probabilité d'obtenir les informations les plus complètes possibles. Le PPE-TSE pourrait également aider les États membres à rédiger un document rendant obligatoire la participation à l'enquête ;

c) Répondre au questionnaire était un moyen utile pour les administrations nationales d'examiner les politiques et d'en vérifier la cohérence, d'autant plus que les informations sur les transports, la santé et l'environnement étaient rarement collectées ensemble.

²⁶ ECE/AC.21/SC/2022/6-EUCHP2219536/1.1/6.

55. Les représentants de l'Autriche, de l'Azerbaïdjan, de la Géorgie, de Malte, de la République de Moldova et de la Serbie ont informé le Comité directeur des mesures prises dans leur pays aux fins de l'exécution du PPE-TSE, par exemple :

- a) Mettre en place des zones réservées aux pistes cyclables dans les grandes villes ;
- b) Promouvoir le PPE-TSE et les politiques s'y rapportant dans les petites villes. Cette approche avait fait ses preuves lorsqu'il était plus difficile de promouvoir les politiques liées au PPE-TSE au niveau central ; il s'agissait notamment de dresser un inventaire des infrastructures de transport et des infrastructures urbaines, ou de proposer des itinéraires sûrs pour les écoliers ;
- c) Assurer la gratuité des transports publics pour l'ensemble de la population résidente afin d'encourager leur utilisation dans une économie dominée par la voiture ;
- d) Viser la neutralité climatique d'ici à 2040 et cofinancer le développement des infrastructures destinées aux piétons ainsi que la mise en œuvre d'un plan directeur national pour la promotion de la marche ;
- e) Augmenter les fonds destinés à la promotion de la marche et du cyclisme, notamment en ce qui concerne les vélos-cargos électriques et la mobilité électrique ;
- f) Créer de nouvelles voies destinées au transport public, qui pourraient également être empruntées par les cyclistes et les utilisateurs de trottinettes électriques ;
- g) Lancer des campagnes de communication nationales pour la sécurité routière avec l'appui des caisses d'assurance maladie.

56. Le Comité directeur :

- a) A remercié le secrétariat et le consultant d'avoir présenté la méthode par laquelle les informations étaient communiquées ;
- b) A estimé qu'il faudrait compléter le questionnaire en y ajoutant des questions relatives au genre²⁷ ;
- c) A adopté le questionnaire (ECE/AC.21/SC/2022/6-EUHP2219536/1.1/6) tel que modifié au cours de la session ;
- d) A demandé au secrétariat de réaliser l'enquête pour 2023 et d'en présenter les résultats à l'aide des outils de visualisation proposés et dans un document officiel publié dans les trois langues officielles de la CEE afin de faciliter la mise en commun des bonnes pratiques ;
- e) A remercié les représentants de l'Autriche, de l'Azerbaïdjan, de la Géorgie, de Malte, de la République de Moldova et de la Serbie pour leurs exposés sur les activités nationales liées au PPE-TSE.

²⁷ Le secrétariat a proposé d'ajouter les questions suivantes, relatives au genre : a) Quels sont les politiques, les textes ou projets de loi, ainsi que les programmes ou les initiatives de votre pays en matière de transports, de santé et d'environnement dans le cadre desquels les questions de genre ont été prises en considération ? Citer le(s) document(s) où figurent les informations correspondantes. Fournir une adresse URL ou un lien Internet (si possible) ; b) Quels sont les obstacles rencontrés par votre pays en ce qui concerne la prise en considération des questions de genre dans les interactions entre les transports, la santé et l'environnement ? c) Quelles sont les lacunes de votre pays en ce qui concerne la prise en considération des questions de genre dans les interactions entre les transports, la santé et l'environnement ? d) Quels outils et mécanismes mis en place dans le cadre du PPE-TSE pourraient aider votre pays à mieux prendre en considération les questions de genre dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement ? e) À quelles autres instances internationales le PPE-TSE pourrait-il s'associer afin d'aider plus efficacement les États membres à prendre en considération les questions de genre dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement ?

V. Renforcement des synergies avec d'autres organisations et mécanismes internationaux

57. Le secrétariat a donné des informations concernant :

a) Les activités menées dans le cadre du Comité des transports intérieurs, en particulier les réunions du Groupe d'experts des infrastructures cyclables ; les activités relevant de l'initiative Mobilité durable pour tous, dirigée par la Banque mondiale ; la création d'une plateforme d'apprentissage en ligne sur la mobilité durable et la connectivité intelligente, proposant plusieurs cours auxquels pourrait s'ajouter un cours consacré au PPE-TSE ;

b) La manifestation intitulée « Sustainable Mobility for Sustainable Tourism » (Mobilité durable pour un tourisme durable)²⁸, organisée parallèlement à la neuvième Conférence ministérielle « Un environnement pour l'Europe » (Nicosie, 5-7 octobre 2022). Cette manifestation s'est tenue le 6 octobre sous l'égide du Ministère tchèque de l'environnement, en coopération avec le Ministère chypriote du tourisme, le Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche du Secrétariat d'État suisse à l'économie et l'Initiative chypriote pour le tourisme durable. Elle a également été l'occasion de promouvoir le Partenariat pour une mobilité durable dans le secteur du tourisme ;

c) Un séminaire²⁹ axé sur la marche et le cyclisme, organisé dans le cadre de la série des « Dialogues de Bonn » (en ligne, 3 juin 2022) à l'occasion de la Journée mondiale de la bicyclette et en vue de la septième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé (Budapest, 5-7 juillet 2023). Au cours de ce séminaire, le secrétariat avait présenté une nouvelle publication, intitulée *Données récentes à l'appui de la pratique de la marche et du vélo et des politiques en la matière* et élaborée dans le cadre du PPE-TSE ;

d) Les thèmes de la septième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé, qui portera sur les effets sanitaires de la triple crise (pollution de l'environnement, changements climatiques ainsi que perte de biodiversité et dégradation des sols) et sur les moyens de combler le fossé existant entre les politiques et les actions concrètes. Il a par ailleurs été proposé que les États membres établissent des partenariats dans le cadre du Processus européen Environnement et santé, en s'appuyant sur les données d'expérience des partenariats du PPE-TSE. Le secrétariat a demandé aux participants d'examiner cette proposition au niveau national et de lui indiquer si leur pays envisageait de contribuer à la Conférence ministérielle ou d'organiser une manifestation parallèle.

58. Les États membres :

a) Ont demandé des informations complémentaires sur le cours de formation en ligne élaboré par la Division des transports durables de la CEE et sur la possibilité d'y inclure d'autres aspects du PPE-TSE ;

b) Ont estimé que le PPE-TSE devrait occuper une place importante dans les travaux de la septième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé, tant lors de la réunion plénière que lors des manifestations parallèles ;

c) Se sont félicités de l'intérêt suscité par les partenariats du PPE-TSE et de la possibilité que le Processus européen Environnement et santé adopte la même approche. Il serait important d'éviter que les partenariats établis au titre de ces deux programmes fassent double emploi.

59. Le Comité directeur a remercié le secrétariat pour les informations relatives aux manifestations au cours desquelles le PPE-TSE avait été présenté et a décidé d'examiner à sa session suivante la possibilité d'élaborer des cours d'apprentissage en ligne sur le PPE-TSE.

²⁸ Voir <https://thepep.unece.org/events/sustainable-mobility-sustainable-tourism-side-event-margins-ninth-environment-europe>.

²⁹ Voir www.who.int/europe/news-room/events/item/2022/06/03/default-calendar/bonn-dialogue-on-walking-and-cycling-for-green-healthy-and-sustainable-mobility.

VI. Questions diverses

60. Aucune information n'a été communiquée au titre de ce point de l'ordre du jour.

VII. Dates et lieux de la prochaine session du Comité et des prochaines réunions du Bureau

61. Le Comité directeur :

a) A pris note des informations suivantes concernant les réunions prévues dans le cadre du PPE-TSE :

i) Le groupe de travail spécial se réunirait le 1^{er} décembre 2022 (en ligne) ;

ii) Les dates des réunions du Bureau devaient être arrêtées par ses membres ;

iii) Le Partenariat pour la mobilité active et le Partenariat pour une mobilité durable dans le secteur du tourisme se réuniraient pendant la semaine du 23 au 27 janvier 2023 aux Pays-Bas, une invitation ayant aussi été adressée à d'autres pays ;

iv) Une manifestation sur le PPE-TSE pourrait avoir lieu en parallèle de la septième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé ;

b) A chargé le secrétariat d'organiser la vingt et unième session du Comité, pour laquelle des services d'interprétation et des documents de travail seraient fournis dans les trois langues officielles de la CEE en fonction des besoins définis par le secrétariat et le Bureau ainsi que des crédits affectés au titre du budget ordinaire de la CEE ;

c) A noté que sa vingt et unième session se tiendrait du 23 au 25 octobre 2023 à Genève ;

d) A prié le secrétariat d'établir le rapport de la vingtième session.

62. Le Comité directeur a adopté les décisions prises pendant la session, dont le secrétariat avait donné lecture.

63. La Présidente a remercié tous les États membres pour leur appui et leurs activités dans le cadre du PPE-TSE. Elle a également salué les efforts que le secrétariat conjoint menait pour appuyer et faciliter les travaux du PPE-TSE ainsi que l'excellente préparation de la réunion hybride du Comité directeur.
