

**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****Vingtième session**

Genève, 17-19 octobre 2022

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

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

**Avant-projet de stratégie en matière de transports, de santé  
et d'environnement****Note du secrétariat du Programme paneuropéen sur les transports,  
la santé et l'environnement***Résumé*

À la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Vienne (modalités hybrides), 17-18 mai 2021), les gouvernements ont adopté la Déclaration de Vienne, intitulée « Bâtir un avenir meilleur en évoluant vers des modes de mobilité et de transport nouveaux, propres, sûrs, sains et inclusifs », dans laquelle ils s'appuient sur les travaux antérieurs du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) et tirent les leçons des conséquences de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19), tout en se tournant vers l'avenir avec l'ambition de parvenir à « une mobilité et des transports propres, sûrs, sains et inclusifs pour le bonheur et la prospérité de tous ».

À la Réunion de haut niveau, les gouvernements ont décidé d'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 d'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 de développement durable à l'horizon 2030, de l'Accord de Paris et des autres mécanismes intergouvernementaux, en menant les activités énoncées dans la Déclaration de Vienne, 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 développant la collecte de données nationales et internationales dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement<sup>a</sup>.

On trouvera ci-après un avant-projet de stratégie, assorti de suggestions concernant le contenu possible de chaque partie.

Le texte de l'avant-projet a été révisé en tenant compte des commentaires formulés lors des deux premières réunions du groupe de travail spécial chargé de l'élaboration de la stratégie et des éventuels instruments juridiques, tenues les 29 mars et 31 mai 2022.

<sup>a</sup> ECE/AC.21/2021/3-EUHP2018924/4.3.3, par. 3.

## I. Proposition d'avant-projet de stratégie

### A. Introduction et contexte

1. Le secteur des transports est crucial pour le développement durable, car il participe 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 réduire les inégalités, à soutenir le développement humain et à créer des environnements de qualité, à développer le transport durable et à favoriser la santé et la résilience des collectivités et des économies. C'est pourquoi les États membres ont décidé d'élaborer une stratégie paneuropéenne globale sur les transports, la santé et l'environnement, orientée vers des objectifs précis, dans le cadre du mandat énoncé dans la Déclaration de Vienne.

2. La stratégie peut être considérée comme un élément du plan de développement à long terme visant à parvenir à des transports sains, respectueux de l'environnement et durables dans la région paneuropéenne. Il doit s'agir d'un document politique fixant des buts et des objectifs et précisant les moyens de les atteindre, par d'importants trains de mesures déterminés en tenant compte de l'évolution prévue de la situation, notamment sur les plans économique, social, climatique et environnemental, dans la région de la Commission économique pour l'Europe (CEE). La stratégie doit être assortie d'un plan de mise en application.

3. L'introduction pourra commencer par une définition des relations entre les transports, la santé et l'environnement, afin d'expliquer pourquoi il est nécessaire d'accélérer la transition vers des modes de transport et de mobilité durables.

4. Dans cette première partie pourront également être introduites les trois questions auxquelles la stratégie devra répondre :

- a) Où en sommes-nous ?
- b) Quelle est notre ambition à l'horizon 2030 ?
- c) Comment y parvenir ?

5. La structure tout entière de la stratégie pourra également s'organiser autour de ces trois principales questions.

6. Une publication de 2021, intitulée « Road transport facts and figures: How healthy and environmentally friendly is our transport today? »<sup>1</sup>, apporte une réponse partielle à la première question.

7. S'agissant de la deuxième question, on trouve une réponse au sens large, au moins partielle, dans l'ambition exprimée dans la Déclaration de Vienne :

« a) [Nous] nous donnons pour nouvelle ambition de parvenir à « une mobilité et des transports propres, sûrs, sains et inclusifs pour le bonheur et la prospérité de tous » ;

b) [Nous] nous engageons à prendre la direction de cette entreprise de transformation des transports et de la mobilité pour réaliser notre ambition, en impliquant les différentes parties prenantes, y compris les autorités nationales, infranationales et locales, les populations locales, les entreprises et la société civile, en particulier les jeunes et les enfants, dans cette évolution vers une mobilité et des transports écologiques et sains, en prenant en compte les recommandations énoncées à l'annexe II de la présente Déclaration et en mettant l'accent sur :

- i) La résilience des systèmes de transports face aux changements climatiques, aux pandémies et aux autres catastrophes ;

---

<sup>1</sup> Commission économique pour l'Europe et Bureau régional pour l'Europe de l'Organisation mondiale de la Santé (s.l., National Institute for Public Health and the Environment of the Netherlands, 2021).

- ii) 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 ;
  - iii) Des 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 plus sûre ;
  - iv) Des formes de mobilité et des modes de transport inclusifs ;
  - v) Des investissements, des incitations fiscales et des initiatives de financement vert visant à développer les transports durables et à stimuler la création d'emplois et l'activité économique ;
  - vi) L'utilisation optimale des avantages de la transformation numérique des services de transport et de mobilité ;
  - vii) La mise en œuvre de modes de gestion et de services de mobilité durable, en faisant appel à des technologies appropriées en vue d'obtenir des systèmes de transport propres, efficaces, sains et sûrs ;
  - viii) 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 à pied, et la prise en compte de ces formes de mobilité dans la planification des transports et l'aménagement du territoire. »<sup>2</sup>.
8. La portée de la stratégie pourra également être définie dans l'introduction. En particulier, la stratégie pourra couvrir les domaines suivants :
- a) Portée géographique, au sein de la région de la CEE et du Bureau régional de l'OMS pour l'Europe (OMS/Europe) ;
    - i) Zones urbaines ;
    - ii) Zones périurbaines ;
    - iii) Zones rurales ;
    - iv) Zones côtières et montagneuses ;
    - v) Régions frontalières ;
  - b) Types d'émissions :
    - i) Émissions de gaz à effet de serre liées aux transports ;
    - ii) Pollution atmosphérique liée aux transports ;
    - iii) Bruit causé par la circulation ;
  - c) Faits nouveaux en matière de transports, de santé et d'environnement ;
  - d) Embouteillages ;
  - e) Sécurité des déplacements ;
  - f) Systèmes et infrastructures de transport ;
  - g) Mobilité active ;
  - h) Activité physique et sédentarité ;
  - i) Aménagement du territoire, urbanisme et planification des transports ;
  - j) Systèmes de transport intelligents ;
  - k) Inégalités d'accès aux transports, notamment entre les sexes ;
  - l) Véhicules et technologies de transport propres et à faibles émissions ;

---

<sup>2</sup> ECE/AC.21/2021/3-EUHP2018924/4.3.3, par. 2.

m) Efficacité énergétique dans la mobilité urbaine.

9. La stratégie ne portera pas en détail sur le transport aérien, maritime ou ferroviaire de longue distance.

10. Il sera déjà important de se mettre d'accord sur la portée de la stratégie. Celle-ci devra correspondre à celle de la Déclaration de Vienne, et les liens entre les trois secteurs devront apparaître clairement. Néanmoins, la stratégie ne devra pas avoir une portée trop large, au risque d'éparpiller les ressources et de faire double emploi avec d'autres processus.

11. En ce qui concerne la troisième question, « Comment y parvenir ? », il s'agira de souligner le rôle que jouera le PPE-TSE pour aider à la réalisation de la stratégie, notamment par des interactions avec d'autres organisations et mécanismes internationaux, et donc la vision de l'avenir qui sous-tend le Programme. La nécessité d'élaborer d'éventuels instruments juridiques pour faciliter la mise en application de la stratégie pourra également être évoquée.

## **B. Où en sommes-nous ?**

### **1. Transport et mobilité – réalités, difficultés et possibilités dans la région paneuropéenne (analyse de la situation)**

12. Définir la situation actuelle et le problème constitue une première étape importante pour la planification stratégique. On pourra trouver dans cette partie une analyse de l'état de l'art, des obstacles, des besoins et des possibilités qui existent à l'heure actuelle dans la région paneuropéenne en ce qui concerne les domaines susmentionnés. S'agissant des problèmes actuels, il est important d'analyser et de prendre en compte les éventuelles tendances et les évolutions futures. Cette partie pourra s'appuyer sur les faits et chiffres relatifs au Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (ECE/AC.21/2021/7/Rev.1-EUHP2018924/4.3.7/Rev.1).

13. En particulier, les points suivants pourront notamment être abordés :

- a) Principaux problèmes en matière de transports, de santé et d'environnement ;
- b) Problèmes liés à des facteurs politiques, juridiques, économiques, sociaux ou technologiques ;
- c) Avantages et possibilités ;
- d) Outils et instruments stratégiques internationaux.

### **2. Principaux problèmes en matière de transports, de santé et d'environnement (dans quelle mesure nos transports sont-ils sains et écologiques aujourd'hui ?)**

14. Dans cette section, les problèmes sanitaires et environnementaux liés aux transports seront abordés en détail, en mettant l'accent sur les domaines définis ci-dessus, notamment :

- a) Politiques et tendances actuelles en matière de transports ;
- b) Émissions liées au secteur des transports ;
- c) Mobilité saine et sûre ;
- d) Systèmes de transports publics ;
- e) Infrastructures de mobilité active ;
- f) Embouteillages et bruit causé par la circulation ;
- g) Aménagement du territoire ;
- h) Internalisation des coûts externes des transports ;
- i) Autres questions.

### **3. Problèmes liés à des facteurs politiques, juridiques, économiques, sociaux ou technologiques**

15. Cette section portera principalement sur les aspects relatifs à la gouvernance, par exemple :

- a) Absence d'ambition politique claire en faveur de transports sains et durables (en particulier dans l'est de la région) ;
- b) Cadre institutionnel et mécanismes de gouvernance inadaptés ;
- c) Législation et réglementation inadéquates ;
- d) Manque de personnel qualifié dans les autorités nationales et locales ;
- e) Financement inadapté et ressources financières insuffisantes ;
- f) Mauvais systèmes de collecte de données et de suivi ;
- g) Formation et sensibilisation insuffisantes ;
- h) Participation limitée de la société civile ;
- i) Autres questions.

### **4. Avantages et possibilités**

16. Dans cette section, on pourra souligner les besoins et les possibilités de transformation ainsi que les avantages des transports sains, écologiques et durables, en particulier :

- a) Avantages sur le plan de la santé et du bien-être ;
- b) Avantages aux niveaux environnemental et climatique ;
- c) Avantages économiques ;
- d) Avantages relatifs à l'amélioration de l'accès et de la mobilité ;
- e) Inclusion sociale et égalité des sexes ;
- f) Aménagement du territoire plus rationnel ;
- g) Autres aspects.

### **5. Outils et instruments stratégiques internationaux**

17. Dans cette section, on pourra passer en revue les instruments internationaux existants qui portent sur des questions touchant aux transports, à la santé et à l'environnement, notamment :

- a) Le PPE-TSE ;
- b) Activités et instruments juridiquement contraignants du Comité des transports intérieurs, de l'OMS et du Comité des politiques de l'environnement ;
- c) Engagements et instruments juridiques internationaux ;
- d) Outils et instruments stratégiques élaborés aux niveaux sous-régional, régional et mondial en faveur du transport durable, en particulier ceux des organisations d'intégration économique régionale.

18. Dans le cadre de l'examen des instruments internationaux existants en matière de transports, de santé et d'environnement, cette section pourra comporter une analyse des points suivants :

- a) Lacunes réglementaires ;
- b) Possibilité d'élaboration d'un instrument juridique pour le PPE-TSE et synergies éventuelles.

## C. Quelle est notre ambition à l'horizon 2030 ?

### Ambition et objectifs stratégiques

19. Dans cette section pourront figurer les buts et les objectifs de la stratégie, fondés sur la Déclaration de Vienne et ses annexes, les objectifs de développement durable et d'autres documents d'orientation stratégique pertinents :

- a) **Ambition**  
Une mobilité et des transports propres, sûrs, sains et inclusifs pour le bonheur et la prospérité de tous (l'ambition de la Déclaration de Vienne) ;
- b) **Objectifs**
  - i) Améliorer la résilience des systèmes de transports face aux changements climatiques, aux pandémies et aux autres catastrophes ;
  - ii) Créer des milieux de vie qui sont sûrs et propices au bien-être collectif et individuel ;
  - iii) Proposer des solutions de transport plus saines et plus durables qui contribuent à réduire la pollution, le bruit et les embouteillages, à encourager des modes de vie actifs et à améliorer la sécurité routière et la qualité de l'air ;
  - iv) Veiller à ce que les systèmes de transport soient ouverts à tous, abordables et équitables ;
  - v) Appliquer des solutions durables d'aménagement urbain et de planification des transports ;
  - vi) Tirer parti de la micromobilité ;
  - vii) Développer l'offre de transports publics attractifs, sûrs, abordables et fiables ;
  - viii) Permettre l'accès à pied ou à vélo aux besoins vitaux essentiels ;
  - ix) Parvenir à une répartition équitable des rues et de l'espace public entre tous les usagers de la route ;
  - x) Sensibiliser davantage le public au transport durable et améliorer la communication à ce sujet ;
  - xi) Prendre en compte les questions de genre dans le secteur des transports ;
  - xii) Soutenir les individus et les économies par la création de nouveaux emplois et métiers liés aux nouvelles options de transport ;
  - xiii) Assurer la viabilité financière des services de transport ;
  - xiv) Développer des synergies entre les activités du PPE-TSE et la mise en œuvre du Programme 2030, de l'Accord de Paris et d'autres mécanismes intergouvernementaux, tels que le Processus européen Environnement et santé ;
  - xv) Autres objectifs.

## D. Comment y parvenir ?

### 1. Approche stratégique

20. Pour atteindre les objectifs susmentionnés, il sera important de définir des approches stratégiques et des principes fondamentaux, par exemple :

- a) Appliquer la doctrine « éviter, remplacer, améliorer » ;
- b) Intégrer des politiques en matière d'environnement et de santé dans une stratégie coordonnée de planification des transports et d'aménagement du territoire ;
- c) Consacrer des investissements, des incitations fiscales et des initiatives de financement vert au développement de transports sains, écologiques et durables ;

d) Encourager la participation de toutes les parties prenantes, y compris les autorités nationales, infranationales et locales, les populations locales, les entreprises et la société civile, en particulier les jeunes et les enfants ;

e) Faciliter l'innovation technologique et le passage au numérique dans le domaine des transports.

## 2. Domaines stratégiques prioritaires

21. Dans cette partie pourront être définis les domaines d'action prioritaires, notamment :

a) Améliorer la gouvernance aux niveaux national et local (structures, répartition des responsabilités, collaboration verticale et horizontale, etc.) ;

b) Tenir les engagements internationaux (Programme 2030, Accord de Paris, etc.) et appliquer la législation (législations et réglementations nationales) ;

c) Suivi et évaluation (besoins, collecte de données, enquêtes, etc. à l'échelle des pays) ;

d) Promouvoir l'éducation, la communication et la sensibilisation ;

e) Renforcer la capacité de direction de l'administration publique afin que soient systématiquement élaborées, appliquées et suivies des politiques qui s'accordent avec des transports sains, écologiques et durables dans tous les secteurs ;

f) Mettre au point des mécanismes de mise en application ou les renforcer ;

g) Autres domaines.

## 3. Plan de mise en application

22. Conformément à la Déclaration de Vienne, la stratégie doit être assortie d'une trajectoire claire pour sa mise en application. Cette partie présentera un ensemble de mesures et de mécanismes d'application, constituant un plan d'action global pour l'exécution de la stratégie. Parmi les propositions pourront notamment figurer les mesures suivantes :

a) Élaborer des propositions et des recommandations visant à améliorer la gouvernance aux niveaux national et local et veiller à ce qu'elles soient appliquées ;

b) Concevoir des mécanismes de financement novateurs, des programmes d'aide financière, des incitations fiscales et des initiatives de financement vert visant à promouvoir le recours à des solutions durables faisant appel à des carburants faiblement émetteurs de carbone et à augmenter la part des énergies renouvelables dans les transports ;

c) Améliorer les procédures et les méthodes de planification des transports, en veillant à ce qu'elles soient largement appliquées pour améliorer le fonctionnement des systèmes de transport, et tenir compte de l'accessibilité dans les méthodes de planification de la mobilité ;

d) Élaborer et appliquer des mesures concrètes visant à développer l'offre de transports publics attractifs, sûrs, abordables et fiables ;

e) Prendre des mesures concrètes pour redistribuer et redessiner l'espace public et les infrastructures de transport de manière à créer des conditions propices à la marche à pied et au cyclisme en toute sécurité ;

f) Instaurer une coopération étroite entre le PPE-TSE et les autres organisations internationales et les institutions financières internationales afin de mettre au point des instruments de financement verts, en mettant l'accent sur la création de services de transports publics de qualité et la promotion de la mobilité active et de la gestion de la mobilité ;

g) Organiser des ateliers nationaux, sous-régionaux et régionaux afin de favoriser l'échange de connaissances et de bonnes pratiques ;

h) Élaborer des directives méthodologiques relatives à la collecte et à l'analyse des données ;

i) Mener des activités de sensibilisation ;



j) Analyser différentes possibilités juridiques et élaborer des projets de propositions d'éventuels instruments juridiques, qui constitueraient également un fondement juridique solide pour le PPE-TSE ;

k) Mettre au point des outils du PPE-TSE et promouvoir leur utilisation dans la prise de décisions ;

l) Promouvoir la formation de spécialistes dans le domaine de la planification des transports durables.

23. Le PPE-TSE pourrait servir de mécanisme efficace pour l'application des mesures susmentionnées, à condition qu'il soit établi sur une base solide et qu'il dispose d'une perspective stratégique à long terme et d'un financement durable.

24. Il est recommandé, pour chacune des mesures proposées, de définir également les coûts et le calendrier d'exécution.

#### 4. Responsabilité pour la mise en application de la stratégie

25. L'exécution de la stratégie sera du ressort des États membres ; toutefois, le PPE-TSE et d'autres cadres de coopération internationale pourront offrir des occasions de renforcer et de faciliter l'application au niveau national. Afin de gagner en efficacité dans l'exécution de la stratégie, les États membres pourront créer leurs propres politiques à cet égard. Pour que l'ensemble de l'administration agisse au service de l'application de la stratégie, il sera essentiel qu'il y ait un ferme engagement politique, associant toutes les parties, ainsi qu'une prise de responsabilités au niveau politique le plus élevé.

#### 5. Suivi et évaluation

26. Dans cette partie, des indicateurs et des outils de suivi adéquats pourront être définis pour évaluer l'efficacité de la mise en application de la stratégie.

#### 6. Prochaines étapes

27. Une proposition de calendrier indiquant les étapes à remplir et les échéances figure dans le tableau ci-dessous.

## II. Plan d'activités pour l'élaboration d'une stratégie paneuropéenne globale sur les transports, la santé et l'environnement, assortie d'une trajectoire claire pour sa mise en application

<i>Échéance/date</i>	<i>Description de l'activité</i>
<b>27-28 octobre 2021</b>	Débat sur les grandes lignes de la stratégie et définition des prochaines étapes en vue de l'élaboration d'un document complet
<b>Novembre 2021-janvier 2022</b>	Création du groupe de travail spécial
<b>29 mars 2022</b>	Première réunion du groupe de travail spécial chargé de l'élaboration de la stratégie et des éventuels instruments juridiques
<b>31 mai 2022</b>	Deuxième réunion du groupe de travail spécial chargé de l'élaboration de la stratégie et des éventuels instruments juridiques
<b>23-24 juin 2022</b>	Débat sur les éléments de la stratégie à la réunion du Bureau
<b>Septembre 2022</b>	Recrutement d'un consultant

<i>Échéance/date</i>	<i>Description de l'activité</i>
<b>28 septembre 2022</b>	Troisième réunion du groupe de travail spécial chargé de l'élaboration de la stratégie et des éventuels instruments juridiques
<b>17-19 octobre 2022</b>	Présentation de l'avant-projet de stratégie en tant que document officiel au Comité directeur et examen du calendrier d'élaboration de la version définitive
<b>Novembre 2022-novembre 2023</b>	Poursuite des travaux sur la stratégie, notamment sur les activités de mise en application et sur le processus de consultation
<b>Novembre 2023</b>	Adoption prévue de la stratégie à la vingt et unième session du Comité directeur

---