

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
13 septembre 2013  
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****Onzième session**

Genève, 27 et 28 novembre 2013

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

**Préparatifs de la quatrième Réunion de haut niveau**

sur les transports, la santé et l'environnement (14-16 avril 2014)

**Déclaration de Paris – Ville en mouvement: les gens d'abord!****Note du secrétariat du Programme paneuropéen sur les transports,  
la santé et l'environnement***Résumé*

Le présent document rend compte de manière synthétique des débats menés et des décisions prises lors des dix-neuvième et vingtième réunions du Bureau élargi du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), respectivement tenues les 4 et 5 avril 2013 à Paris et les 11 et 12 juillet 2013 à Copenhague, à propos du slogan et des éléments à faire figurer dans la Déclaration de Paris. La Déclaration devrait être adoptée par acclamation à la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, qui aura lieu à Paris du 14 au 16 avril 2014.

À l'instar de la Déclaration d'Amsterdam, adoptée par la troisième Réunion de haut niveau à Amsterdam (22 et 23 janvier 2009), la Déclaration de Paris constituera le principal document final de la Réunion. Elle dressera le bilan des réalisations passées du PPE-TSE depuis sa création en 2002, en particulier depuis la troisième Réunion de haut niveau, tenue en 2009, et renouvellera la vision à long terme et le mandat concernant les mesures à prendre jusqu'à la prochaine Réunion de haut niveau, provisoirement prévue pour 2019.

Le Comité directeur souhaitera peut-être examiner les éléments et le libellé du présent projet de déclaration et proposer, le cas échéant, des amendements et suppressions.

Avant son adoption à Paris lors de la quatrième Réunion de haut niveau, le projet de déclaration pourra encore être affiné, en particulier en ce qui concerne le plan de travail pour 2014-2019, au cours des réunions du Bureau du Programme paneuropéen:

- Bureau élargi (vingt et unième réunion): le 29 novembre 2013 à Genève;
- Bureau élargi (vingt-deuxième réunion): les 30 et 31 janvier 2014 à Zurich;
- Bureau élargi (vingt-troisième réunion): le 14 avril 2014 à Paris (si nécessaire).

## I. Préambule

1<sup>1</sup>. *Nous*, ministres et représentants des États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) de l'ONU et de la Région européenne de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), qui participons à la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement à Paris, du 14 au 16 avril 2014,

2. *Soulignant* les conclusions formulées et les engagements pris en juin 2012 à la Conférence des Nations Unies sur le développement durable (Conférence Rio+20), en particulier:

a) «...l'importance que revêtent la circulation effective des personnes et des biens et l'accès à des moyens de transport écologiquement rationnels, sûrs et d'un coût abordable pour améliorer la justice sociale, la santé, la capacité d'adaptation des villes, les liens entre ville et campagne et la productivité des zones rurales»; et

b) La nécessité de «...promouvoir une approche intégrée de l'élaboration des politiques aux niveaux national, régional et local pour les services et systèmes de transport pour promouvoir le développement durable<sup>2</sup>»,

3. *Approuvant* la démarche consistant à s'efforcer d'atteindre le plus haut niveau de santé et de bien-être pour tous grâce à l'action des gouvernements, de tous les secteurs concernés et de la société, telle qu'adoptée par l'OMS dans son cadre politique européen en faveur de la santé et du bien-être (Santé 2020),

4. *Constatant* les problèmes persistants que posent les transports [et les déplacements]<sup>3</sup> pour la santé et l'environnement, en particulier dans les zones urbaines et périurbaines, en raison du bruit et des polluants atmosphériques ainsi que des accidents de la circulation impliquant des usagers de la route vulnérables tels que piétons et cyclistes,

5. *Reconnaissant* les importantes répercussions bénéfiques sur la santé et l'environnement des modes de déplacement actifs, comme la marche et le cyclisme, qui n'émettent aucune pollution, atténuent les embouteillages provoqués par l'utilisation de la voiture particulière et pallient [le manque d'activité physique imputable à] la sédentarité, et contribuent à la lutte contre l'obésité et les maladies non transmissibles,

6. *Constatant* que les données scientifiques étayant l'hypothèse d'une future augmentation de la fréquence des phénomènes météorologiques extrêmes dus au réchauffement de la planète continuent de s'accumuler et que le secteur des transports doit étudier les problèmes posés par l'adaptation aux changements climatiques et la préparation aux catastrophes, afin d'améliorer la résilience des villes et des collectivités, tout en s'efforçant de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et d'atténuer ainsi les changements climatiques,

7. *Soulignant* la nécessité pour les pouvoirs locaux et municipaux d'adopter la notion de qualité de vie urbaine, notamment la tendance à rendre les villes plus denses et moins tentaculaires, avec zones mixtes, et le fait qu'il importe de créer une image de la ville de demain qui tienne compte des changements [sociaux,] démographiques [et environnementaux,] et [favorise] des modèles d'emploi et de mode de subsistance qui soient respectueux de l'environnement et de la santé,

---

<sup>1</sup> Dans la version finale de la Déclaration, les paragraphes du préambule ne seront pas numérotés.

<sup>2</sup> «L'avenir que nous voulons», Document final de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable (Rio+20), 20-22 juin 2012, par. 132 et 133.

<sup>3</sup> Le Bureau suggère d'employer les termes «transports» ou «déplacements» dans plusieurs passages du texte où ils n'apparaissent pas jusqu'ici.

8. *Conscients* que l'évolution démographique ainsi que celle des modèles d'organisation du travail et de l'enseignement exigent de nouvelles conceptions [des déplacements] afin de répondre avec souplesse à l'évolution des besoins en matière d'accès aux services, aux biens et aux agréments de la vie urbaine,

9. *Soulignant* le rôle primordial joué par des réseaux de transport en commun propres, efficaces, d'un prix abordable, accessibles [grâce à une signalisation harmonisée] et sûrs, en particulier pour les populations vulnérables comme les personnes âgées, les enfants, les pauvres et les personnes à mobilité réduite, [ainsi que l'importance de l'interopérabilité des différents modes de transport en commun (autobus, train, métro, ferrys) et de leurs connections avec les infrastructures destinées aux piétons et aux cyclistes] pour assurer la fluidité des déplacements interurbains [et intra-urbains], de manière à répondre aux besoins de tous en matière d'accès et de déplacements<sup>4</sup>,

10. *Conscients* du rôle joué par les organisations de la société civile, notamment les organisations de jeunes, [les organisations spécialisées dans la santé et dans l'environnement,] les milieux de la recherche et les associations professionnelles dans la sensibilisation et la réorientation des préférences et des comportements du public en matière de transport et de déplacements,

11. *Encouragés* par le nombre croissant de villes de la région qui ont déjà transformé avec succès leur politique des transports et de l'aménagement du territoire pour améliorer la qualité de l'espace urbain, notamment en favorisant l'abandon de la voiture particulière au profit de la marche et du cyclisme associés aux transports publics,

12. *Appréciant* les progrès de la recherche, de l'innovation et de l'évolution technique, tels que ceux qui ont permis de démocratiser les moyens de locomotion utilisant la force électrique, ainsi que par des stratégies telles que l'écoconduite,

13. *Comprenant* que la planification des transports n'est pas seulement une question de développement des infrastructures, mais doit être articulée étroitement avec l'occupation des sols et l'aménagement du territoire,

14. *Conscients* de l'importance du rôle de catalyseur que les politiques nationales peuvent jouer pour stimuler l'innovation et l'action aux niveaux infranational et local,

15. *Constatant* des différences notables dans les progrès réalisés en matière de transports [et de déplacements]<sup>5</sup> durables sur les plans sanitaire et environnemental dans les pays et les agglomérations de la région,

[16. *Reconnaissant* que la question d'une convention-cadre sur les transports, la santé et l'environnement [favorisant l'intégration des politiques des transports, de la santé et de l'environnement en vue d'aboutir à une organisation des déplacements et des modes de subsistance en milieu urbain et périurbain qui soit durable et respectueuse de la santé et de l'environnement]<sup>6</sup> n'a pas encore été réglée et que d'autres travaux préliminaires [, y compris l'ouverture de négociations sur les éléments d'une telle convention,] devront être envisagés par le Comité directeur du Programme paneuropéen en tenant compte des progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan de travail du PPE-TSE et de l'apparition de nouveaux problèmes,]<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> Le Bureau suggère d'employer dans la Déclaration le terme «interopérabilité», le cas échéant.

<sup>5</sup> Le Bureau suggère d'employer les termes «transports» ou «déplacements» dans plusieurs passages du texte où ils n'apparaissent pas jusqu'ici.

<sup>6</sup> Le texte entre crochets, qui décrit l'objectif général d'une éventuelle convention-cadre, reprend le libellé de la Déclaration d'Amsterdam et du nouveau but prioritaire 5.

<sup>7</sup> Une autre possibilité serait d'insérer ce paragraphe dans la section V de la Déclaration.

## II. Bilan

### **Déclaration d'Amsterdam: Relier les maillons de la chaîne: choix en matière de transports pour notre santé, l'environnement et la prospérité**

17. *Réaffirmons* notre attachement au Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), instrument et modèle tripartites exceptionnels pour coordonner les mesures intersectorielles et la coopération internationale et l'échange de bonnes pratiques en vue d'aider les gouvernements et autres parties prenantes à élaborer et appliquer des politiques de transport durables axées sur le souci de l'environnement et de la santé;

18. *Accueillons avec satisfaction* les résultats concrets obtenus par le PPE-TSE depuis 2002, qui constituent un bon exemple de la «démarche pangouvernementale» préconisée par l'OMS dans son cadre politique européen en faveur de la santé et du bien-être (Santé 2020);

19. *Accueillons avec satisfaction*, en particulier, le succès de la mise en œuvre de la Déclaration d'Amsterdam et de son plan de travail pour 2009-2014, qui a abouti à la mise en place:

- De plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement fondés sur des initiatives et des stratégies nationales destinées à renforcer les processus institutionnels tendant à réaliser les buts prioritaires du Programme paneuropéen;
- De la course de relais du PPE-TSE, qui a sillonné la région (Amsterdam, Prague, Skopje, Batoumi, Kiev, Moscou, Almaty, Paris) et a contribué à faire mieux connaître les mesures favorisant des transports urbains durables et ne nuisant pas à la santé;
- De partenariats du Programme paneuropéen avec des pays intéressés, qui ont contribué à l'initiative du PPE-TSE sur l'écoconduite et ont joué un rôle déterminant dans la mise au point de l'outil d'évaluation économique des effets sanitaires qui permet de quantifier les avantages économiques de la marche et du cyclisme;

20. *Appuyons* les conclusions des quatre publications du PPE-TSE parues aujourd'hui, dans lesquelles sont exposées les activités menées récemment au titre du Programme paneuropéen et proposés des éléments de travaux que devront mener le PPE-TSE ou d'autres organes compétents:

- Manuel pour l'élaboration de plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement;
- D'Amsterdam à Paris et après: examen du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement et bonnes pratiques issues de la course de relais du PPE-TSE;
- Signalisation pour des modes de déplacement actifs;
- Emplois verts et respectueux de la santé dans le secteur des transports;

21. *Remercions* les décideurs et experts des pays de l'Europe du Sud-Est, de l'Asie centrale, du Caucase et de l'Amérique du Nord pour leur participation concrète aux activités du PPE-TSE, en particulier pour les nombreuses activités de renforcement des capacités organisées et appuyées par ces pays, ainsi que pour l'assistance fournie par les membres du Bureau du Programme paneuropéen;

22. *Exprimons notre gratitude* pour la généreuse aide financière extrabudgétaire ou en nature mise à la disposition du PPE-TSE par certains pays membres de la CEE et de la Région européenne de l’OMS ainsi que pour les services de secrétariat fournis par la CEE (Divisions des transports et de l’environnement) et par le Bureau régional pour l’Europe de l’OMS;

### **III. Définition de la vision à long terme du Programme paneuropéen**

#### **Vivre dans des lieux où sont assurés à tous des moyens de transport respectueux de l’environnement et de la santé ainsi que des modes de subsistance prospères et durables**

23. *Décidons* de poursuivre, dans le cadre du Programme paneuropéen, nos travaux visant à la mise en place de moyens de transport et de modes de déplacement<sup>8</sup> sûrs, efficaces et respectueux de l’environnement et de la santé, en vue d’inverser des tendances non viables et de contribuer à nous acquitter de responsabilités mondiales;

24. *Confirmons* les buts prioritaires ci-après du Programme paneuropéen, tels qu’ils figurent dans la Déclaration d’Amsterdam [adoptée en 2009 à la troisième Réunion de haut niveau]:

**But prioritaire 1: Contribuer à un développement économique viable et stimuler la création d’emplois grâce à l’investissement dans des transports respectueux de l’environnement et de la santé**

en orientant les investissements vers la création d’infrastructures de transport qui favorisent la sécurité, l’environnement et la santé et ont le plus fort potentiel de création d’emplois, y compris le rail et le métro léger; de transports propres et efficaces, et de connexions intermodales efficaces; de dispositifs de sécurité en matière de transports routiers; et d’une infrastructure pour des transports actifs et respectueux de l’environnement;

**But prioritaire 2: Gérer une mobilité viable et favoriser un système de transport plus efficace**

en favorisant des systèmes de gestion de la mobilité pour les entreprises, les écoles, les activités de loisirs, les communautés et les villes, en sensibilisant aux choix en matière de mobilité grâce à une amélioration de la coordination entre la planification de l’utilisation des sols et celle des transports et en favorisant l’utilisation de l’informatique;

**But prioritaire 3: Réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit liés aux transports**

en soutenant une réorientation du parc de véhicules vers des véhicules à émissions faibles ou nulles et l’adoption de carburants utilisant des énergies renouvelables; en favorisant une réorientation vers des modes

---

<sup>8</sup> Le Bureau suggère d’employer les termes «transport» ou «déplacements» dans plusieurs passages du texte où ils n’apparaissent pas jusqu’ici.

de transport propres, la mobilité recourant à l'électricité et la conduite écologique;

**But prioritaire 4: Favoriser des politiques et des mesures propices à des modes de transport sains et sûrs**

en concevant et en modernisant les zones urbaines et les établissements humains en vue d'améliorer les conditions d'une mobilité sûre et propice à l'activité physique, en particulier des infrastructures pour la marche et le cyclisme, des transports en commun efficaces et accessibles, notamment axés sur des groupes vulnérables tels que [les personnes âgées,] les enfants [, les pauvres] et les personnes à mobilité réduite<sup>9</sup>.

25. *Adoptons* le nouveau but prioritaire suivant, qui vise à renforcer la capacité des systèmes de transport de faciliter la résilience de nos collectivités et leur préparation aux changements démographiques [, sociaux] et environnementaux:

**But prioritaire 5: Articuler les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire avec les objectifs en matière de transports, de santé et d'environnement**

en aménageant les milieux urbains [et les systèmes de transport] pour les préparer aux changements démographiques, sociaux et environnementaux, [y compris à l'augmentation attendue de la fréquence des phénomènes météorologiques extrêmes,] et en élaborant des cadres d'urbanisme et d'aménagement du territoire qui favorisent des modes de déplacements urbains et périurbains respectueux de l'environnement et de la santé ainsi que des modes de subsistance durables, en tenant compte de l'importance des relations entre les bâtiments résidentiels ou commerciaux, le zonage et les économies d'énergie.

## **IV. Concrétisation des perspectives d'avenir du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement**

### **Stratégies d'action et mécanismes d'exécution**

26. *Nous engageons* à concrétiser les perspectives et à atteindre les buts prioritaires du PPE-TSE en continuant de renforcer l'utilisation des trois types de mécanismes d'exécution adoptés à Amsterdam, afin d'exécuter le plan de travail du PPE-TSE pour 2014-2019 (voir annexe)<sup>10</sup> [que le Comité directeur du Programme paneuropéen sera chargé d'élaborer et d'adopter]:

<sup>9</sup> Le texte proposé harmonise le libellé relatif au but 4 avec le paragraphe 9 du préambule.

<sup>10</sup> Le plan de travail du PPE-TSE pourrait être annexé à la Déclaration, auquel cas plusieurs projets [activités], ainsi que les pays et/ou les organismes qui en seront les chefs de file, devront être choisi[s] avant la quatrième Réunion de haut niveau en vue d'approbation par les ministres. Cette manière de procéder pourrait donner l'élan nécessaire pour mettre en œuvre le plan de travail concrètement. Une autre possibilité serait de faire du plan de travail du Programme paneuropéen un document distinct qui serait adopté par le Comité directeur du PPE-TSE ou son Bureau (élargi) immédiatement après la quatrième Réunion de haut niveau, prévue pour le 16 avril 2014 à Paris, ou, le cas échéant, au cours de sessions ultérieures.

- **Plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement**

Il s'agit de mécanismes d'exécution nationaux et infranationaux fondés sur un modèle convenu au niveau international en vue d'atteindre les buts prioritaires du PPE-TSE en tenant compte des différentes situations socioéconomiques;

- **Course de relais du Programme paneuropéen**

Elle est constituée d'une série d'ateliers nationaux ou régionaux consacrés à des projets ponctuels de sensibilisation et d'échange de bonnes pratiques entre les autorités locales et des experts internationaux, et aboutissant à l'élaboration de recueils de pratiques optimales tenant compte des divers contextes socioéconomiques;

- **Partenariats du Programme paneuropéen**

Ils rassemblent des experts et des décideurs désireux de mettre au point des projets ponctuels qui contribuent à réaliser les perspectives à long terme du Programme paneuropéen.

27. *Décidons* de créer [deux] nouveaux mécanismes d'exécution visant à faciliter l'introduction des nouvelles connaissances scientifiques dans les politiques des transports, de l'environnement et de la santé et à renforcer les liens et les synergies entre le Programme paneuropéen et les processus régionaux et mondiaux correspondants:

- **[Réseau de connaissances du Programme paneuropéen**

Le réseau de connaissances du PPE-TSE est un instrument pluridisciplinaire qui met en contact scientifiques et décideurs, et qui renforce les liens entre transports, santé et environnement du point de vue de la recherche et de l'enseignement supérieur. Il complète le Mécanisme d'échange d'informations du PPE-TSE et contribue à l'alimenter, et constitue un moyen d'échange de savoir-faire et d'experts concernant les différents aspects des déplacements urbains et périurbains<sup>11</sup>;

- **Politique de communication du Programme paneuropéen**

L'instrument de communication du PPE-TSE relie les activités du Programme paneuropéen à celles d'autres organismes des Nations Unies, tels que les processus Rio+20 ou Santé 2020, ou la Conférence ministérielle «Un environnement pour l'Europe», ainsi qu'aux activités d'autres organisations internationales et régionales, y compris les institutions financières internationales, les organisations non gouvernementales et la société civile. [Il peut également s'adresser à d'autres régions intéressées par les activités du PPE-TSE.]

28. *Nous engageons* à apporter un soutien national à l'action des instances infranationales et locales grâce à la mise en place de cadres politiques propices et à des partenariats nouveaux et renforcés avec des réseaux de municipalités, des organisations de la société civile, des organisations de jeunesse et le monde de la recherche.

---

<sup>11</sup> Le Mécanisme d'échange d'informations du PPE-TSE est un portail Web offrant un accès convivial (en anglais, français et russe) à l'information et aux bonnes pratiques concernant des aspects politiques, juridiques et scientifiques des transports, de la santé et de l'environnement, en mettant l'accent sur les besoins propres aux pays de l'Europe orientale, de l'Europe du Sud-Est, du Caucase et de l'Asie centrale.

## V. Cadre institutionnel du Programme paneuropéen

### Maintenir le Programme paneuropéen sur les rails

29. *Confirmons* le mandat du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, l'environnement et la santé, adopté à la deuxième Réunion de haut niveau, tenue le 5 juillet 2002<sup>12</sup>, et le Règlement intérieur dudit Comité et de son Bureau, adopté par le Comité à sa première session, le 11 avril 2003<sup>13</sup>.

30. *Convenons* de suivre, grâce aux sessions annuelles du Comité directeur, les progrès accomplis dans la mise en œuvre du plan de travail du PPE-TSE (2014-2019).

31. *Prions* la CEE et le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe de continuer à assurer des services de secrétariat pour le PPE-TSE et *nous engageons* à continuer de les soutenir dans ces efforts.

[32. *Reconnaissons* que la question d'une convention-cadre sur les transports, la santé et l'environnement favorisant le rapprochement des politiques des transports, de la santé et de l'environnement en vue d'aboutir à une organisation des déplacements et des modes de subsistance en milieu urbain et périurbain qui soit durable et respectueuse de la santé et de l'environnement<sup>14</sup> n'a pas encore été résolue et que d'autres travaux exploratoires, y compris l'ouverture de négociations sur les éléments d'une telle convention, devront être envisagés par le Comité directeur du Programme paneuropéen compte tenu des progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan de travail du PPE-TSE et de l'éventuelle apparition de nouveaux problèmes<sup>15</sup>.]

33. *Décidons* de convoquer une cinquième Réunion de haut niveau au plus tard en 2019, afin d'examiner les progrès accomplis dans la mise en œuvre du plan de travail du Programme paneuropéen et d'en rendre compte, de renouveler ou de modifier ses objectifs prioritaires et de planifier les activités futures.

## VI. Ressources

### Partage des responsabilités et appui aux projets [activités] du Programme paneuropéen

34. *Nous engageons* à allouer les ressources financières et/ou en nature nécessaires à la mise en œuvre du plan de travail pour 2014-2019 et de ses mécanismes d'exécution au moyen d'un système de contributions volontaires, garantissant ainsi la réalisation des activités prévues.

[35. *Prions* le Comité directeur du Programme paneuropéen d'établir des propositions dans ce sens, en collaboration avec le secrétariat.]

<sup>12</sup> ECE/AC.21/202/6-EUR/02/5040828/6, par. 7 b) et 15 b), et ECE/AC.21/2002/5-EUR/02/5040828/5, annexe 3.

<sup>13</sup> ECE/AC.21/2003/6-EUR/03/5040828/6, annexe 1.

<sup>14</sup> Le nouveau texte entre crochets décrit la vision générale d'une éventuelle convention-cadre et reprend le libellé de la Déclaration d'Amsterdam et du nouveau but prioritaire 5.

<sup>15</sup> Une autre possibilité serait d'insérer ce paragraphe dans le préambule de la Déclaration.

## Annexe

### **Plan de travail du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement pour la période 2014-2019**

#### **en vue de soutenir les mesures prises au niveau national et la coopération internationale<sup>16</sup>**

La vision à long terme et les buts prioritaires du Programme paneuropéen seront mis en œuvre au moyen des projets [activités] suivant[e]s, qui seront mis[es] au point, affiné[e]s et suivi[e]s par les pays ou organismes chefs de file et par le Comité directeur du PPE-TSE.

Le rôle des pays ou organismes chefs de file est de faciliter, avec l'aide du secrétariat du PPE-TSE, l'exécution des projets [activités] et de remplir les fonctions de coordonnateur et de rapporteur. Les pays ou organismes chefs de file ne sont pas responsables de l'exécution des projets ni de la fourniture d'un financement suffisant.

Les pays ou organismes chefs de file rendront compte au Comité directeur du Programme paneuropéen, annuellement ou à des intervalles appropriés, des travaux accomplis et des difficultés rencontrées suivant une procédure uniforme qui sera décidée par le Comité.

Le plan de travail du PPE-TSE pour la période 2014-2019 sera exécuté en étroite coopération avec les parties prenantes gouvernementales et non gouvernementales au niveau national et international, y compris les pouvoirs locaux et municipaux, les organismes de recherche et les établissements d'enseignement supérieur, tels que le Centre commun de recherche sur les transports du Forum international des transports<sup>17</sup>.

#### **But prioritaire 1: Contribuer à un développement économique viable et stimuler la création d'emplois grâce à l'investissement dans des transports respectueux de l'environnement et de la santé**

Projet 1.1: (exemple) Méthode de calcul du nombre d'emplois respectueux de l'environnement et de la santé créés dans le secteur des transports

Objectif:	Mise au point d'une méthode normalisée sur le plan international pour calculer le nombre d'emplois créés par les investissements respectueux de l'environnement et de la santé
-----------	--

---

<sup>16</sup> Le plan de travail du PPE-TSE pourrait être annexé à la Déclaration, auquel cas plusieurs projets [activités] ainsi que les pays et/ou les organismes qui en seront les chefs de file devront être choisi[e]s avant la quatrième Réunion de haut niveau en vue de l'approbation par les ministres. Cette manière de procéder pourrait donner l'élan nécessaire pour mettre en œuvre le plan de travail concrètement. Une autre possibilité serait de faire du plan de travail du Programme paneuropéen un document distinct qui serait adopté par le Comité directeur du PPE-TSE ou son Bureau (élargi) immédiatement après la quatrième Réunion de haut niveau, prévue pour le 16 avril 2014 à Paris, ou, le cas échéant, au cours de sessions ultérieures.

<sup>17</sup> Le Bureau a décidé, au cours de sa réunion des 11 et 12 juillet 2013, de mentionner le Centre commun de recherche du Forum international des transports.

	Pays ou organisme(s) chef(s) de file:	OMS/Europe et CEE
	Mécanisme d'exécution	Partenariat du PPE-TSE et réseau de connaissances du PPE-TSE
	Période d'exécution prévue	2014-2017
Projet 1.2:	(à déterminer avant, pendant ou après la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement)	
	Objectif:	...
	Pays ou organisme(s) chef(s) de file:	...
	Mécanisme d'exécution:	...
	Période d'exécution prévue:	...

**But prioritaire 2: Gérer une mobilité viable et favoriser un système de transport plus efficient**

Projet 2.1:	(à déterminer avant, pendant ou après la quatrième Réunion de haut niveau)	
	Objectif:	...
	Pays ou organisme(s) chef(s) de file:	...
	Mécanisme d'exécution:	...
	Période d'exécution prévue:	...

**But prioritaire 3: Réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit liés aux transports**

Projet 3.1:	(à déterminer avant, pendant ou après la quatrième Réunion de haut niveau)	
	Objectif:	...
	Pays ou organisme(s) chef(s) de file:	...
	Mécanisme d'exécution:	...
	Période d'exécution prévue:	...

**But prioritaire 4: Favoriser des politiques et des mesures propices à des modes de transport sains et sûrs**

Projet 4.1:	(à déterminer avant, pendant ou après la quatrième Réunion de haut niveau)	
	Objectif:	...
	Pays ou organisme(s) chef(s) de file:	...
	Mécanisme d'exécution:	...
	Période d'exécution prévue:	...

**But prioritaire 5: Articuler les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire avec les objectifs en matière de transports, de santé et d'environnement**

Projet 5.1:	(à déterminer avant, pendant ou après la quatrième Réunion de haut niveau)	
	Objectif:	...
	Pays ou organisme(s) chef(s) de file:	...
	Mécanisme d'exécution:	...
	Période d'exécution prévue:	...