



Conseil économique et social

Distr. générale
5 mars 2014
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

Rapport du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement sur sa onzième session et rapport du Bureau du Comité directeur sur sa vingt et unième réunion

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction.....	1–11	3
A. Participation.....	2	3
B. Ouverture de la session et questions d'organisation.....	3–11	3
II. Résultats du colloque de 2013 du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement	12–26	4
A. Comment les villes peuvent-elles améliorer leurs atouts ainsi que la qualité de vie et la santé de tous leurs habitants grâce à des choix en matière de transports?	18	5
B. Quelles sont les mesures à prendre à l'échelon national pour que les villes deviennent plus accueillantes pour les marcheurs et les cyclistes?.....	19	5
C. Comment associer au mieux l'action promotionnelle et les aménagements d'infrastructure pour faciliter la marche, le cyclisme et les transports publics?.....	20	6
D. Quels sont les aspects économiques d'une augmentation des déplacements à pied et à bicyclette?	21–22	6

GE.14-21137 (F) 040414 080414



* 1 4 2 1 1 3 7 *

Merci de recycler



E.	Quelles leçons peut-on tirer de l'expérience de ceux qui ont été les premiers à mettre en place des mesures favorisant les modes de déplacement actifs?.....	23-26	6
III.	Préparatifs de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement	27-35	7
IV.	Mise en œuvre de la Déclaration d'Amsterdam.....	36-45	9
A.	Plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement	36	9
B.	Course de relais du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement.....	37-41	9
C.	Partenariats du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement.....	42-45	10
V.	Gestion du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement	46-54	11
A.	Suivi de la mise en œuvre.....	46-47	11
B.	Stratégie de communication	48-49	11
C.	Programme de travail pour 2013-2014.....	50	11
D.	Questions financières.....	51	12
E.	Renforcement des synergies avec des organismes et processus internationaux	52-54	12
VI.	Prochaine session du Comité directeur	55	12
Annexe			
	Rapport du Bureau du Comité directeur sur sa vingt et unième réunion		13

I. Introduction

1. Le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) de la Commission économique pour l'Europe (CEE) de l'ONU a tenu sa onzième session les 27 et 28 novembre 2013 à Genève (Suisse).

A. Participation

2. Ont participé à la session des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Croatie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Géorgie, Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lituanie, Norvège, Ouzbékistan, Pays-Bas, République de Moldova, ex-République yougoslave de Macédoine, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Suisse, Tadjikistan et Ukraine. Étaient également présents un représentant du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et des représentants des organismes universitaires, gouvernementaux et industriels ainsi que de la société civile ci-après: Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio s.r.l; services municipaux de Barcelone; EuroHealthNet; Association européenne des fabricants de bicyclettes (EBMA); Fédération européenne des cyclistes; Union internationale des transports publics (UITP); John Thompson and Partners; Partenariat européen pour les transports de Londres; London School of Hygiene and Tropical Medicine; Raleigh International Ltd.; Hôpitaux universitaires de Genève; et Urban Mobility Research.

B. Ouverture de la session et questions d'organisation

3. Les participants ont été accueillis par la Conseillère principale pour les questions politiques et de programmes (politiques et gouvernance en matière d'environnement et de santé) du Bureau régional pour l'Europe de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS/Europe) et par les directeurs des Divisions des transports et de l'environnement de la CEE.

4. Le Comité directeur a adopté l'ordre du jour établi par le secrétariat du PPE-TSE en concertation avec le Bureau du Comité (ECE/AC.21/SC/2013/1-EUDCE1206040/1.9/SC11/1).

5. Le Comité directeur a élu M. Mihail Kochubovski, Directeur de la santé environnementale à l'Institut de la santé publique du Ministère de la santé (ex-République yougoslave de Macédoine), Président et a remercié le Président sortant, M. Robert Thaler, du Ministère fédéral autrichien de l'agriculture, des forêts, de l'environnement et de la gestion de l'eau (Autriche), pour son efficacité dans la conduite des travaux.

6. Le Comité directeur a adopté une proposition (document informel n° 10) modifiant son règlement intérieur (ECE/AC.21/2003/6-EUR/03/5040828/6, annexe 1, «présidence et vice-présidence») comme suit (les modifications apparaissent en gras):

Le Comité directeur élit parmi les représentants **un président et deux vice-présidents qui sont, en principe, le président sortant et le président provisoirement désigné pour la session suivante**. La présidence est assumée **chaque année** à tour de rôle par **des représentants du** secteur des transports, **du** secteur de l'environnement et **du** secteur de la santé, chacun des trois secteurs se voyant attribuer l'un des trois postes susmentionnés. **Le Président** conserve son mandat entre deux sessions et représente le Comité directeur et le Bureau.

7. Le Comité a élu M. Matthias Rinderknecht, Conseiller à l'Office fédéral des transports (Suisse), Vice-Président et Président provisoirement désigné de la douzième session du Comité directeur. Conformément à l'amendement susmentionné, M. Thaler a également été élu Vice-Président pour la session.

8. Le Comité a confirmé la composition actuelle du Bureau, à savoir:

a) **Secteur des transports:** M^{me} Nadine Asconchilo (France); M. Vadim Donchenko (Fédération de Russie); et M. Matthias Rinderknecht (Suisse);

b) **Secteur de la santé:** M. François André (Belgique); M. Mihail Kochubovski (ex-République yougoslave de Macédoine); et M. Ion Shalaru (République de Moldova);

c) **Secteur de l'environnement:** M. Bart Cobbs (États-Unis); M^{me} Biljana Filipovic (Serbie); M. Robert Thaler (Autriche); M^{me} Nino Tkhlava (Géorgie).

9. Le Président a invité les États membres à proposer d'autres candidats aux postes à pourvoir au Bureau, en particulier des secteurs de la santé et des transports.

10. Le Comité directeur a adopté le rapport sur les travaux de sa dixième session (Genève, 14 et 15 novembre 2012) et le rapport sur la dix-huitième réunion de son Bureau (Genève, 16 novembre 2012) (ECE/AC.21/SC/2012/9-EUDCE1206040/1.9/SC10/9), ainsi que les rapports sur les dix-neuvième et vingtième réunions du Bureau (Paris, 4 et 5 avril 2013, et Copenhague, 11 et 12 juillet 2013; documents informels n^{os} 1 et 2, respectivement).

11. Le Bureau devait tenir sa vingt et unième réunion le 29 novembre 2013 (voir l'annexe). Le Président a rappelé que les réunions que tiendrait le Bureau jusqu'en avril 2014 seraient ouvertes à tous les membres du Comité directeur (à savoir au «Bureau élargi»), pour que les préparatifs de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, prévue en 2014, se déroulent correctement et en temps voulu.

II. Résultats du colloque de 2013 du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

12. Comme convenu à sa septième session, le Comité directeur a organisé un colloque d'une demi-journée pour alimenter le débat sur des questions intéressant les trois secteurs du PPE-TSE. Le colloque de 2013 du PPE-TSE sur le thème «Mobilité active pour tous: les aspects liés à la sécurité et à la santé de la marche et du vélo en milieu urbain» visait à faire mieux connaître la question et à permettre un échange de données d'expérience sur le but prioritaire 4 de la Déclaration d'Amsterdam (ECE/AC.21/4) consistant à «favoriser des politiques et des mesures propices à des modes de transports sains et sûrs». Ce colloque comprenait deux discours d'orientation et deux tables rondes.

13. En coopération avec le Bureau, le secrétariat avait établi un document de réflexion sur les principaux points à aborder au colloque de 2013 (ECE/AC.21/SC/2013/2-EUDCE 1206040/1.9/SC11/2).

14. Le colloque a permis de mettre en relief la politique instaurée dans plusieurs États membres et certaines villes pour encourager des modes de déplacement actifs ou des transports à propulsion humaine sûrs et sains, comme la marche et le vélo, et leur intégration dans les réseaux de transports publics pour des trajets «fluides». Il a confirmé l'intérêt porté par le Bureau à une proposition visant à ajouter un nouveau but 5 sur la prise en compte de l'urbanisme dans les objectifs relatifs aux transports, à la santé et à l'environnement.

15. Dans son discours d'orientation, M. Harry Rutter, de la London School of Hygiene and Tropical Medicine, a fait état des moyens et des possibilités de rendre les transports plus sains et plus accessibles pour les citoyens grâce à la marche et au cyclisme. Le deuxième orateur principal, M. Fred London de John Thompson and Partners, a fait part de son expérience de l'aménagement intégré du territoire en donnant des exemples tirés de l'ensemble de la région.

16. Les deux tables rondes ont passé en revue les moyens de transposer sur le plan local les politiques adoptées aux niveaux national et international, en matière de transports urbains viables, l'accent étant mis sur l'intégration verticale nécessaire pour créer un cadre directif national permettant aux villes de prendre des mesures concrètes sur les facteurs propices à la prise en compte de la marche, du cyclisme et des transports en commun dans les transports locaux. Les intervenants étaient les deux orateurs principaux, ainsi que M^{me} Mouna Asal (Chargée du plan de mobilité aux Hôpitaux de Genève), M^{me} Maria Berrini (Agence pour la mobilité de Milan), M. Moreno Fioravanti (Association européenne des fabricants de bicyclettes), M. Gerald Franz (Coordonnateur des questions relatives au cyclisme en Basse-Autriche), M. Jérôme Pourbaix (Union internationale des transports publics), M^{me} Lucy Saunders (Greater London Authority and Transport for London), M. Daniel Sauter (Walk21), M^{me} Rita Sketerskiene (Ministère lituanien de la santé), M. Hugo Zbinden (Fédération européenne des cyclistes) et M. Redha Zetchi (Services municipaux de Barcelone).

17. Les travaux du colloque ont porté plus particulièrement sur plusieurs questions précises (voir les sections A à E ci-dessous)¹.

A. Comment les villes peuvent-elles améliorer leurs atouts ainsi que la qualité de vie et la santé de tous leurs habitants grâce à des choix en matière de transports?

18. Les intervenants ont décrit leur expérience de la mise en place de plans d'urbanisme intégrés et complets en faveur de transports viables pour améliorer l'agrément des villes et la santé de leurs habitants en optant pour des solutions de transport saines et faciles. En milieu urbain, pour que les interventions soient réussies et que de multiples acteurs participent d'emblée à la conception et à la mise en œuvre des mesures, l'approche la plus prometteuse semble être celle qui associe gestion directive et gestion participative.

B. Quelles sont les mesures à prendre à l'échelon national pour que les villes deviennent plus accueillantes pour les marcheurs et les cyclistes?

19. Conscients que les mesures les plus pertinentes pour des transports urbains viables s'appliquaient au niveau local, les intervenants ont souligné l'importance d'un cadre national propice à de telles mesures, prévoyant notamment l'attribution des pouvoirs nécessaires aux municipalités, des objectifs et le respect du principe de responsabilité (y compris par l'élaboration de rapports et d'indicateurs), un financement, des capacités techniques et l'appui à des cadres multisectoriels (aménagement de l'espace, transports, commerce, éducation, environnement, santé, etc.).

¹ On trouvera à l'adresse ci-après le programme du colloque et la liste des orateurs et de leurs interventions: <http://www.unece.org/index.php?id=30840>.

C. Comment associer au mieux l'action promotionnelle et les aménagements d'infrastructure pour faciliter la marche, le cyclisme et les transports publics?

20. De l'avis des participants au colloque, pour que la population utilise davantage les transports publics et se tourne vers la marche et le cyclisme dans les villes, il fallait mieux intégrer ces modes de transport et les présenter au consommateur comme des solutions pratiques. Or on se trouvait face à un cercle vicieux: vu qu'il était dangereux de s'y déplacer à pied et en vélo, certains lieux n'étaient guère fréquentés, d'où leur manque d'animation. Il y avait moyen de créer des cercles vertueux en améliorant le cadre de vie, en dissociant la possession de voitures de leur utilisation, en réduisant les courts trajets en voiture, en augmentant l'offre de transports publics et en faisant en sorte que les villes soient suffisamment sûres et adaptées à la marche et au cyclisme en tant que modes de transport urbain sains et viables. Des mesures temporaires, comme l'interdiction de certaines rues aux véhicules à moteur pouvaient être prises, pour essayer de mobiliser les habitants.

D. Quels sont les aspects économiques d'une augmentation des déplacements à pied et à bicyclette?

21. De l'avis général, on n'avait pas pris toute la mesure de la dimension économique des déplacements à pied et à bicyclette, qu'il s'agisse de la réduction des coûts de prévention des maladies cardiovasculaires et des cancers ou de l'amélioration du bien-être mental et psychologique.

22. Des orateurs ont fait état d'études prometteuses laissant entrevoir la contribution que la promotion d'une mobilité active pourrait apporter au développement d'une économie verte et à la création de nouveaux emplois. D'après une étude conjointe du Ministère autrichien de l'environnement et de la Chambre de commerce nationale intitulée «Le cyclisme en tant que facteur économique en Autriche», le secteur du cyclisme rapportait près de 900 millions d'euros par an à l'économie autrichienne et soutenait plus de 18 000 emplois verts. Les effets sur l'économie ne se limitaient pas à la production et à l'entretien dans les domaines des transports publics et de la mobilité active, mais pouvaient également être bénéfiques pour le tourisme, le commerce et la culture.

E. Quelles leçons peut-on tirer de l'expérience de ceux qui ont été les premiers à mettre en place des mesures favorisant les modes de déplacement actifs?

23. Les orateurs ont fait observer qu'il était à la fois nécessaire et tout à fait possible de rendre les transports plus sains en favorisant des modes de déplacement sains et sûrs. Des modes de transport non motorisés (ou actifs) tels que la marche ou le cyclisme, associés à la sécurité routière, à une signalisation, des infrastructures et une sensibilisation adéquates ainsi qu'à des transports publics efficaces, pourraient contribuer largement à résoudre les problèmes d'embouteillage, de pollution atmosphérique, de bruit, d'accidents de la circulation et de manque d'activité physique. Au vu des déplacements habituels des habitants des villes européennes, les transports non motorisés pourraient constituer une solution de rechange réalisable et pratique pour une bonne part des déplacements en véhicule automobile.

24. En outre, les participants ont noté que la marche et le cyclisme étaient à la portée de presque tout le monde. Le fait de rendre les villes sûres pour les piétons et les cyclistes améliorerait la santé de la population tout en remédiant aux inégalités en matière de déplacements. De plus, les modes de transport actifs pourraient jouer un rôle important dans la série de mesures à mettre en œuvre pour réduire la dépendance à l'égard des combustibles fossiles au niveau infranational et atténuer les changements climatiques. Des études portant sur divers plans d'atténuation, menées dans des villes aussi différentes que Londres et New Delhi, donnaient à penser que, en raison des bienfaits de l'activité physique pour la santé, la promotion de modes de déplacement actifs en sus des transports en commun constituerait le choix politique offrant le meilleur rapport coût-efficacité.

25. Les intervenants ont fait part des enseignements tirés des mesures visant à favoriser les transports publics et des modes de déplacement actifs aux niveaux local, régional et national. Ils ont recommandé de s'attacher à: présenter des éléments d'appréciation multisectoriels appropriés, faisant ressortir les avantages de politiques des transports viables pour les différents secteurs; tirer parti des moyens d'estimer les avantages, comme les outils d'évaluation économique des effets sanitaires (HEAT) liés à la marche et à la pratique du vélo; intégrer l'évaluation dans le cycle politiques publiques-pratique; faire en sorte que les politiques restent suffisamment souples pour s'adapter aux contextes et aux besoins locaux; et souligner l'importance d'un encadrement efficace.

26. De telles initiatives devraient s'accompagner d'une action à tous les niveaux d'un cadre intégré, à savoir aux échelons international (comme le PPE-TSE), national (comme un plan directeur national pour le cyclisme), régional, municipal et local. Les participants ont également envisagé le principe d'une politique paneuropéenne pour le cyclisme, se demandant si elle contribuerait à une meilleure mise en œuvre au niveau national. Le document final de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement prévue en 2014 pourrait mettre davantage l'accent sur ces éléments, en faisant le lien avec «Europe 2020», la stratégie de croissance intelligente, durable et inclusive de l'Union européenne, et avec le processus en cours au sein de l'ONU concernant le programme de développement pour l'après-2015. Les États membres ont été encouragés à tirer parti de ces processus pour inscrire la question du transport durable dans les programmes internationaux et nationaux pertinents.

III. Préparatifs de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement

27. Le Comité directeur a examiné la question des préparatifs de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, qui se tiendrait à Paris du 14 au 16 avril 2014. Des représentants du Ministère français de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et du Ministère français de la santé ont présenté les informations les plus récentes concernant cette manifestation de trois jours².

28. Il a été convenu que le premier jour de la réunion, organisée dans le cadre de la Conférence européenne sur la recherche dans les transports (TRA), serait consacré au volet technique, le deuxième au volet politique et le troisième à une réunion du Bureau pour lui permettre d'arrêter un nouveau plan de travail pour 2014-2020. La conférence TRA 2014, organisée par le Gouvernement français, réunirait quelque 2 000 participants et comprendrait de nombreuses manifestations parallèles sur différents thèmes (les femmes

² Une version préliminaire de l'ordre du jour provisoire et un projet de programme d'activités pour la quatrième Réunion de haut niveau seront présentés à la vingt-deuxième réunion du Bureau élargi, prévue à Zurich les 30 et 31 janvier 2014.

dans les transports, les aéroports dans les zones urbaines, etc.) ainsi qu'un séminaire sur le manque d'attention au volant et la sécurité routière. Elle serait ouverte aux participants à la Réunion de haut niveau le premier jour de la session.

29. La réunion préparatoire du sommet annuel du Forum international des transports (FIT), organisée en parallèle, porterait sur le thème «Les transports dans un monde qui change: comprendre les tendances et adapter les réponses». Un séminaire stratégique conjoint serait organisé par le PPE-TSE, la TRA et le FIT dans la soirée du lundi 14 avril sur le thème «Innovations et changements urbains: la connexion dynamique entre transports, santé et environnement».

30. La France enverrait sous peu une lettre d'invitation à la Réunion de haut niveau, suivie d'une lettre du secrétariat aux trois ministères, demandant le nom des personnes qui y participeraient afin que les membres du Comité directeur du PPE-TSE puissent assurer le suivi avec les ministères. Des informations sur l'inscription et sur les aspects logistiques seraient envoyées ultérieurement.

31. Il a été demandé au Comité de veiller à ce que la session fasse l'objet d'une participation de haut niveau pour que la Déclaration de Paris soit approuvée aux échelons les plus élevés et pour donner au processus du PPE-TSE un poids politique suffisant dans les années à venir.

32. Plusieurs délégations ont relevé l'importance d'une participation des accords multilatéraux sur l'environnement tels que la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance et la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. Le Comité du logement et de l'aménagement du territoire de la CEE pourrait également être associé à une des tables rondes ministérielles, pour présenter éventuellement les directives sur l'aménagement de l'espace au titre du nouveau but n° 5 proposé.

33. Le mercredi 16 avril au soir, le PPE-TSE serait invité à présenter des outils et méthodes, dont l'outil HEAT et celui concernant les emplois préservant l'environnement et la santé dans le secteur des transports, lors d'une «séance pour les invités» de la TRA.

34. En ce qui concerne le projet de Déclaration de Paris, les observations ci-après ont été prises en considération dans la reformulation du texte à soumettre à la vingt-deuxième réunion du Bureau élargi du PPE-TSE les 30 et 31 janvier 2014 à Zurich:

a) Le projet de déclaration devrait être plus concis, en tenant par exemple sur deux pages et en présentant des objectifs concrets susceptibles d'être atteints;

b) Le nouveau but n° 5 proposé, très similaire au but n° 2 d'Amsterdam, devrait être reformulé afin d'éviter tout doublon;

c) La Déclaration devrait faire état des problèmes communs, (atténuation des changements climatiques, noir de carbone, carburants et véhicules propres, maladies non transmissibles, obésité, manque d'activité physique, etc.) en mettant l'accent sur la «mobilité active» plutôt que sur le «transport à propulsion humaine»;

d) La Déclaration devrait systématiquement faire référence aux transports ou à la mobilité (ou aux deux) tout au long du texte, employer le terme «interconnexion» plutôt qu'«interopérabilité» et ne pas mettre sur un pied d'égalité l'écoconduite et l'écomobilité, vu que la mobilité recourant à l'électricité était une solution plus ambitieuse;

e) Le paragraphe sur la question d'une convention-cadre devrait être conservé, sans engagement ni obligation de la part des gouvernements.

35. Il a été convenu d'adopter une approche en deux temps, prévoyant d'abord une déclaration politique succincte, puis un document distinct sur les mécanismes institutionnels et un plan de travail couvrant la période 2014-2020. Un projet révisé de déclaration prenant en compte toutes les modifications retenues par le Comité serait envoyé aux coordonnateurs du PPE-TSE avant la vingt-deuxième réunion du Bureau élargi du PPE-TSE.

IV. Mise en œuvre de la Déclaration d'Amsterdam

A. Plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement

36. Le secrétariat a présenté la version finale du manuel relatif à l'élaboration de plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement (document informel n° 4), notant qu'il s'agissait de l'un des principaux mécanismes de mise en œuvre de la Déclaration d'Amsterdam et qu'il offrait un moyen pour passer au stade opérationnel en matière de transports durables. Ce manuel aiderait les pays à déterminer quels sont leurs principaux buts, objectifs, actions et mécanismes de coordination dans le domaine des transports durables. Le Comité directeur approuverait définitivement les études de cas et achèverait le manuel avant la réunion du Bureau devant se tenir à Zurich. Le document serait ensuite publié en trois langues et présenté à la quatrième Réunion de haut niveau. Le Comité a remercié le secrétariat pour ce manuel utile qui constituerait l'un des principaux documents de référence pour la Réunion de haut niveau.

B. Course de relais du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

37. Le représentant du Kazakhstan a présenté les résultats de l'atelier du PPE-TSE organisé les 26 et 27 septembre 2013 à Almaty (Kazakhstan) et consacré à la mobilité durable, verte et propice à la santé, eu égard aux zones urbaines d'Asie centrale. Plus d'une centaine de participants avaient adopté les recommandations formulées à l'intention des décideurs dans sept domaines différents. Le Ministère kazakh des transports avait organisé une réunion-bilan à l'issue de l'atelier afin de diffuser les enseignements à retenir pour les trois secteurs et l'ensemble du pays et d'examiner des moyens de les intégrer dans la législation et les règlements nationaux (sur la réduction des émissions atmosphériques dues aux transports et le développement de systèmes de transports urbains durables, par exemple) et avait noté qu'il importait de mobiliser le secteur privé.

38. Le représentant de la Fédération de Russie a rendu compte des progrès réalisés à la suite de l'atelier organisé les 7 et 8 juin 2012 à Moscou sur le thème «Le développement durable des transports urbains: défis et perspectives», (ECE/AC.21/SC/2012/4-EUDCE 1206040/1.9/SC10/4). Il a fait état de l'accroissement des capacités du métro moscovite et de l'amélioration des aires de stationnement.

39. La représentante de la Lituanie (Ministère de la santé) a rappelé que son pays s'offrait pour accueillir le prochain atelier relais à l'automne 2014 et a indiqué qu'elle contacterait le secrétariat au sujet de son organisation.

40. Le représentant de l'Azerbaïdjan a signalé à nouveau que son pays pourrait éventuellement accueillir l'atelier suivant à l'automne 2015, à Bakou.

41. Le Comité a remercié les hôtes de l'atelier d'Almaty et a souligné l'utilité du document d'information à paraître pour la quatrième Réunion de haut niveau intitulé «D'Amsterdam à Paris et après: PPE-TSE 2009-2020», que la France publierait, en coopération avec les hôtes des six ateliers. Le document fournirait un résumé des résultats des ateliers organisés depuis le lancement des courses de relais du PPE-TSE en 2009 avec la Déclaration d'Amsterdam, ainsi que des informations sur les partenariats du PPE-TSE et la mise en œuvre du Programme paneuropéen au niveau national à partir des réponses au questionnaire du PPE-TSE.

C. Partenariats du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

42. Le secrétariat a fait le point sur l'avancement de la publication sur les emplois liés à l'environnement et à la santé dans le secteur des transports (document informel n° 6), qui pourrait inciter des États membres à participer à la deuxième phase du partenariat sur ce thème. Il s'agissait d'élaborer une méthode-type de quantification de la mobilité active et des transports publics qui permette aux gouvernements de procéder à des estimations nationales des emplois verts et liés à la santé. Jusqu'à présent, cinq études de cas avaient été soumises par les États membres du PPE-TSE. Le Comité directeur a chargé le Bureau et le secrétariat d'établir la version définitive de la publication en prévision de la quatrième Réunion de haut niveau.

43. Le représentant de l'Autriche a présenté une proposition de nouveau partenariat sur la promotion du cyclisme, en vue de mettre en place un forum des responsables nationaux de la question et de promouvoir cette activité au niveau national. Les objectifs seraient les suivants: développer le réseau européen de pistes cyclables; rassembler les connaissances sur les politiques et les approches nouvelles; échanger des bonnes pratiques et partager les expériences; et suivre et évaluer la situation actuelle et les possibilités futures.

44. Un représentant de la France a présenté le projet de publication sur la signalisation pour une mobilité active (document informel n° 7), élaboré à partir des réponses à un questionnaire diffusé par le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), organisme de recherche scientifique établi à Lyon (France). Le secrétariat a indiqué que, lorsque le Comité directeur et la quatrième Réunion de haut niveau l'auraient approuvé, le document serait soumis au Groupe de travail 1 (WP.1) de la CEE en tant que contribution éventuelle à l'élaboration d'une norme internationale de signalisation au titre de la Convention de Vienne sur la signalisation routière, la signalisation applicable à la mobilité active n'étant pas encore harmonisée au niveau international.

45. Le Comité directeur a adhéré à l'idée d'un nouveau partenariat sur la promotion du cyclisme au niveau national. Il a approuvé les publications sur les emplois liés à l'environnement et à la santé dans le secteur des transports et sur la signalisation applicable à la mobilité active et a chargé le secrétariat d'en achever l'élaboration afin de les présenter à la quatrième Réunion de haut niveau.

V. Gestion du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

A. Suivi de la mise en œuvre

46. Le secrétariat et un consultant de l'OMS ont présenté les résultats du questionnaire de 2013 sur la réalisation des buts d'Amsterdam qui avait été envoyé aux coordonnateurs du PPE-TSE en août 2013, comme convenu par le Comité directeur à sa dixième session. Conformément à la recommandation formulée par le Bureau à sa vingtième session à Copenhague, les informations collectées depuis plusieurs années à la suite de la diffusion du questionnaire du PPE-TSE, ainsi que celles concernant les partenariats et les ateliers relais du PPE-TSE, avaient été regroupées en prévision de la quatrième Réunion de haut niveau dans une publication intitulée «D'Amsterdam à Paris et après: examen du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement et avenir du Programme» (document informel n° 8).

47. Le Comité directeur a remercié le secrétariat pour le projet de publication et l'a chargé d'en arrêter le texte final.

B. Stratégie de communication

48. Le secrétariat a informé le Comité directeur des mesures proposées pour veiller à la poursuite des activités du Mécanisme d'échange d'informations du PPE-TSE et a rappelé que les États membres voudraient peut-être revoir ses perspectives, notamment les ressources nécessaires.

49. Le secrétariat a noté que la quatrième Réunion de haut niveau serait une bonne occasion de mieux faire connaître le PPE-TSE, notamment par une conférence de presse avant la signature de la Déclaration de Paris, des expositions et la présentation d'affiches pendant la Transport Research Arena et la «séance pour les invités» du PPE-TSE afin de mettre en avant les réalisations et les outils du Programme, le bulletin *UNECE Weekly*, les sites Web de la CEE et du PPE-TSE, et par d'autres mesures visant à promouvoir la méthode d'action intégrée unique du Programme et ses activités à venir, comme les ateliers relais.

C. Programme de travail pour 2013-2014

50. Le secrétariat a présenté un programme de travail général pour le PPE-TSE faisant apparaître les activités menées en 2013 et celles prévues en 2014 (ECE/AC.21/SC/2013/4-EUDCE1206040/1.9/SC11/4). Un plan de travail plus détaillé pour la période 2014-2020, fondé sur un projet du secrétariat, serait soumis au Bureau élargi pour approbation à sa réunion prévue juste après la quatrième Réunion de haut niveau.

D. Questions financières

51. Le secrétariat a informé le Comité directeur du montant et de l'affectation des ressources extrabudgétaires mises à la disposition de la CEE et de l'OMS/Europe en 2012 et 2013 (ECE/AC.21/SC/2013/5-EUDCE1206040/1.9/SC11/5 – en anglais uniquement). Le Comité directeur s'est félicité de l'intention manifestée par l'Autriche, la France, la Norvège et la Suisse de continuer à contribuer au financement des activités du PPE-TSE et émis l'espoir que d'autres États membres feraient de même.

E. Renforcement des synergies avec des organismes et processus internationaux

52. Le Comité directeur a été informé de la collaboration du PPE-TSE avec des processus internationaux connexes en vue de renforcer les synergies. L'Autriche a signalé deux manifestations à venir: une conférence internationale sur la gestion de la mobilité et le lancement du partenariat du PPE-TSE sur l'écoconduite, tous deux devant avoir lieu à Vienne du 24 au 26 février 2014, à la Chambre de commerce autrichienne, parallèlement à la vingt-troisième réunion du Bureau élargi du PPE-TSE, prévue le 25 février 2014.

53. Le Comité a pris note des informations présentées par le secrétariat de la Convention de la CEE sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance au sujet des problèmes de pollution atmosphérique dans la région et des liens avec le PPE-TSE. Il s'est félicité de l'occasion qui se présentait de renforcer sa coopération avec la Convention, en particulier en matière d'échange d'informations et de bonnes pratiques concernant la réduction de la pollution atmosphérique (notamment celle qui provient de sources mobiles comme les transports routiers), dans le cadre du Groupe de travail des stratégies et de l'examen de la Convention.

54. M. Carlos Dora (OMS) a présenté des indicateurs de santé liés au débat en cours sur les objectifs de développement durable et a fait état de la nécessité d'établir une base factuelle: part des transports sains (transports publics, mobilité active, etc.) dans les déplacements urbains; proportion de la population urbaine exposée à des émissions de polluants atmosphériques supérieures aux directives de l'OMS sur la qualité de l'air; mortalité imputable à la pollution atmosphérique urbaine; réduction du nombre de décès de cyclistes et de piétons dans des accidents de la circulation par 1 000 kilomètres de déplacement non motorisé; et part de l'activité physique quotidienne que représente la mobilité active. Le Comité s'est félicité des travaux menés sur les indicateurs et a encouragé les États membres à s'y reporter dans les débats sur les objectifs de développement durable liés à la santé.

VI. Prochaine session du Comité directeur

55. Le Comité directeur est convenu que sa douzième session se tiendrait les 19 et 20 novembre 2014 au siège de l'OMS, à Genève. La session s'ouvrirait le 19 novembre 2014 après-midi par le colloque de 2014 du PPE-TSE, consacré à l'un des nouveaux buts de Paris et serait suivie par une réunion du Bureau élargi le 21 novembre.

Annexe

Rapport du Bureau du Comité directeur sur sa vingt et unième réunion

I. Participation

1. La vingt et unième réunion du Bureau (élargi) du PPE-TSE s'est tenue le 29 novembre 2013 au Palais des Nations, à Genève. Elle était présidée par le Président du Comité directeur du PPE-TSE, M. Mihail Kochubovski (ex-République yougoslave de Macédoine) et coprésidée par M. Robert Thaler (Autriche) et M. Matthias Rinderknecht (Suisse). Tous les participants à la onzième session du Comité directeur du PPE-TSE cités au paragraphe 3 du rapport sur cette session ont assisté à la réunion du Bureau (à l'exception de quelques participants au colloque).

2. Des représentants de la Division de l'environnement et de la Division des transports du secrétariat de la CEE, ainsi que du Bureau régional pour l'Europe de l'OMS, étaient présents.

II. Colloque du PPE-TSE

3. Le Bureau a examiné les conclusions du colloque de 2013 du PPE-TSE, en notant qu'il avait suscité dynamisme et enthousiasme en prévision de la quatrième Réunion de haut niveau. Il a demandé au secrétariat d'envisager d'adapter les modalités d'organisation du colloque de 2014 du PPE-TSE de façon à ce qu'il y ait moins d'experts invités et plus de temps pour les débats de fond. Comme par le passé, il a chargé le secrétariat d'élaborer pour le prochain colloque un document de réflexion, fondé sur les buts réaffirmés ou nouveaux qui seraient adoptés dans la Déclaration de Paris.

III. Préparatifs de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement

4. Le Bureau a poursuivi l'examen du projet de Déclaration de Paris en se fondant sur une version simplifiée présentée par le secrétariat. Les États membres ont indiqué qu'il fallait trouver un juste milieu entre la gestion de la mobilité et la demande en matière de mobilité, sans négliger l'importance des nuisances sonores, et ont insisté sur le fait qu'il fallait attirer des ressources, y compris des contributions en nature pour soutenir le PPE-TSE 2020. Une nouvelle version révisée du projet de déclaration serait communiquée au Bureau élargi du PPE-TSE avant la tenue de sa vingt-deuxième session à Zurich. En outre, un projet de plan de travail pour 2014-2020 serait soumis à la quatrième Réunion de haut niveau en tant que plan de route pour les activités et les projets à mener dans les six prochaines années en vue de mettre en œuvre les buts de Paris qui seraient adoptés.

A. Programme et calendrier proposés

5. Le Bureau a étudié les modalités d'organisation et le contenu de la manifestation de trois jours et a approuvé le programme des activités pour la quatrième Réunion de haut niveau.

B. Calendrier des réunions

6. Le Bureau est convenu du calendrier ci-après des réunions à prévoir pour préparer la quatrième Réunion de haut niveau et mettre en œuvre la Déclaration de Paris:

25 février 2014: Vingt-troisième réunion du Bureau élargi du PPE-TSE, Vienne.

14-16 avril 2014: Quatrième Réunion de haut niveau et vingt-quatrième réunion du Bureau élargi du PPE-TSE, Paris.

Été 2014 (à confirmer): Vingt-cinquième réunion du Bureau du PPE-TSE, Bureau régional pour l'Europe de l'OMS, Copenhague.

Automne 2014: Atelier de lancement de la mise en œuvre de la Déclaration de Paris (Lituanie, ville et date à confirmer).

19 et 20 novembre 2014: Douzième session du Comité directeur du PPE-TSE, qui s'ouvrira par le colloque de 2014 du PPE-TSE le 19 novembre 2014, siège de l'OMS, Genève.

21 novembre 2014: Vingt-sixième réunion du Bureau du PPE-TSE, siège de l'OMS, Genève.

Été 2015 (à confirmer): Vingt-septième réunion du Bureau du PPE-TSE, Bureau régional pour l'Europe de l'OMS, Copenhague.

18 et 19 novembre 2015: Treizième session du Comité directeur du PPE-TSE, qui s'ouvrira par le colloque de 2015 du PPE-TSE le 18 novembre 2015.

20 novembre 2015: Vingt-huitième réunion du Bureau du PPE-TSE, Palais des Nations, Genève.
