



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/AC.21/2005/10  
EUR/05/5046203/10  
5 janvier 2005

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,  
L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ  
Comité directeur du programme paneuropéen sur  
les transports, la santé et l'environnement  
(Troisième session, 11 et 12 avril 2005)

**LE PROGRAMME PANEUROPÉEN À LA QUATRIÈME CONFÉRENCE  
MINISTÉRIELLE SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ**

**Budapest, 23-25 juin 2004**

Note du secrétariat

**INTRODUCTION**

1. La quatrième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé a eu lieu à Budapest du 23 au 25 juin 2004 sur le thème «Un futur pour nos enfants»<sup>1</sup>.
2. La Conférence a réuni près d'un millier de participants représentant les ministères de la santé et de l'environnement de la région européenne de l'OMS ainsi que de l'Argentine, du Brésil, du Canada et des États-Unis d'Amérique, des organisations internationales (UNICEF, CEE, PNUE, OMM, Commission européenne, Parlement européen, Agence européenne de l'environnement, Forum intergouvernemental sur la sécurité des produits chimiques, OCDE, Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, Centre régional pour l'environnement de l'Europe centrale et orientale) et des organisations de la société civile

---

<sup>1</sup> <http://www.euro.who.int/budapest2004>.

(Eco-Forum européen, European Public Health Alliance, Conseil international pour les initiatives locales en matière d'environnement, International Federation of Environmental Health, Confédération internationale des syndicats libres, Conseil économique mondial pour le développement durable, International Society of Doctors for the Environment, Healthy Planet Forum).

3. Conformément aux indications communiquées par le Comité directeur du PPE-TSE<sup>2</sup>, on s'est efforcé de donner le plus grand retentissement possible au Programme paneuropéen lors de la Conférence, de faire mieux connaître aux participants les objectifs et les résultats de ce programme, d'obtenir un soutien politique renouvelé et fort en faveur de sa mise en œuvre et de mettre en lumière les contributions apportées à l'élaboration du Plan d'action pour l'environnement et la santé des enfants en Europe.

## **1. DOCUMENTS INTÉRESSANT LE PROGRAMME PANEUROPEEN ADOPTÉS À BUDAPEST**

### **a) Déclaration de la Conférence (par. 5 a) et 5 b))**

4. Dans la déclaration de la Conférence de Budapest<sup>3</sup>, les participants reconnaissent les progrès accomplis les progrès réalisés à ce jour et réaffirment leur attachement et leur appui à la mise en œuvre du Programme paneuropéen, affirmant en particulier:

*«5a. Nous rappelons les engagements que nous avons pris dans la Charte de Londres sur les transports, l'environnement et la santé et prenons acte de la création du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), qui a été soumis au Sommet mondial pour le développement durable. Nous nous félicitons des progrès importants qui ont déjà été réalisés grâce à ce programme et reconnaissons la pertinence de ces initiatives dans l'optique d'une bonne mise en œuvre du Plan d'action pour l'environnement et la santé des enfants en Europe. Nous réaffirmons les engagements que nous avons pris à l'égard du programme PPE-TSE, y compris l'affectation de ressources et de moyens financiers suffisants pour la réalisation des activités décrites dans le plan de travail de ce programme. Nous poursuivrons nos efforts pour assurer une participation appropriée des nouveaux États indépendants et des pays de l'Europe du Sud-Est; pour renforcer, encourager et soutenir une participation plus active du secteur de la santé à ce processus; et surtout pour intégrer des arguments d'ordre sanitaire dans les programmes relatifs aux transports et à l'environnement au niveau national.*

---

<sup>2</sup> Compte rendu de la deuxième session du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) (Genève, 29 et 30 mars 2004)  
ECE/AC.21/2004/14 EUR/5045236/14.

<sup>3</sup> Déclaration de la quatrième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé.  
Document EUR/04/5046267/6 (<http://www.euro.who.int/document/e8336.pdf>).

5b. *Nous invitons le Comité directeur du programme PPE-TSE et son bureau conjointement avec les organisations intergouvernementales et non gouvernementales, et avec l'aide du secrétariat de l'OMS/Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE), à mettre en œuvre le plan d'action du programme PPE-TSE, en assurant la coordination, en surveillant les progrès et en prenant des mesures appropriées à cet effet, et nous nous engageons à soutenir leurs efforts.».*

**b) Plan d'action pour l'environnement et la santé des enfants en Europe**

5. Les travaux effectués dans le cadre de la mise en œuvre du Programme paneuropéen ont directement contribué à l'élaboration du Plan d'action pour l'environnement et la santé des enfants en Europe<sup>4</sup>. En particulier, le projet du PPE consacré à l'impact des transports sur la santé et aux coûts de cet impact, notamment en ce qui concerne les enfants, a été l'occasion de faire le point sur les effets de la pollution atmosphérique, du bruit, de l'activité physique et de différents facteurs psychologiques et sociaux sur la santé des enfants; il a permis de promouvoir l'évaluation économique de ces coûts et de définir des mesures visant à réduire les effets de la circulation sur la santé des enfants.

6. Les résultats de ces travaux ont été intégrés à la documentation de base constituée en vue de l'élaboration du plan d'action et de ses quatre buts régionaux, qui correspondent aux engagements que les États membres européens doivent prendre pour protéger la santé des enfants dans certains domaines prioritaires. Les trois buts régionaux ci-après intéressent tout particulièrement le Programme paneuropéen:

***But prioritaire II.*** *Nous avons l'intention de prévenir et de réduire dans une large mesure les conséquences sanitaires d'accidents et de traumatismes, et d'obtenir une baisse de la morbidité résultant d'un manque d'activité physique, en favorisant des établissements humains sûrs et favorables pour tous les enfants.*

***But prioritaire régional III.*** *Nous avons l'intention de prévenir et de réduire dans une large mesure l'incidence des maladies respiratoires dues à la pollution de l'air extérieur et intérieur, de façon à contribuer à une baisse de la fréquence des crises d'asthme, en permettant aux enfants de vivre dans un environnement où l'air est pur.*

***But prioritaire régional IV.*** *Nous nous engageons à réduire le risque de maladies et d'incapacités résultant de l'exposition à des substances chimiques dangereuses (telles que les métaux lourds), à des agents physiques (bruit excessif, par exemple) et à des agents biologiques, ainsi qu'à des cadres de travail dangereux au cours de la grossesse, de l'enfance et de l'adolescence.*

---

<sup>4</sup> Plan d'action pour l'environnement et la santé des enfants en Europe. Document EUR/04/5046267/7 (<http://www.euro.who.int/document/e83339.pdf>)

## **2. DOCUMENT DE RÉFÉRENCE «DE LONDRES À BUDAPEST: PROGRÈS ACCOMPLIS EN MATIÈRE DE TRANSPORT, D'ENVIRONNEMENT ET DE SANTÉ»<sup>5</sup>**

7. Un document de référence sur les progrès accomplis depuis la Conférence de Londres dans le domaine des transports, de l'environnement et de la santé a été établi par le secrétariat du PPE-TSE, en concertation avec le Bureau, et largement diffusé lors de la Conférence de Budapest.

8. Le document présente les données les plus récentes sur les effets des transports sur la santé et l'environnement, évalue brièvement les résultats et les leçons à tirer de la mise en œuvre de la Charte de Londres, décrit l'élaboration du PPE-TSE et présente ses principales priorités et les progrès accomplis dans la réalisation du programme de travail. Enfin, il définit les liens entre le PPE-TSE et le Plan d'action pour l'environnement et la santé des enfants en Europe et analyse les possibilités et les difficultés escomptées dans la mise en œuvre du PPE-TSE.

## **3. TABLE RONDE MINISTÉRIELLE SUR LE PROGRAMME PANEUROPÉEN**

9. Dans le cadre de la Conférence, une table ronde ministérielle a été organisée le 23 juin sous la présidence de M. Thomas Bjorn Zeltner, Directeur de l'Office fédéral de la santé publique de la Suisse, et avec la participation de M. Zaal Lomtadze, Vice-Ministre de la protection de l'environnement et des ressources naturelles de la Géorgie, de M. Olavi Tammema, Ministre délégué à l'environnement de l'Estonie et de M. Michael Vit, Ministre délégué à la santé de la République tchèque.

10. Le débat a été précédé d'un bref exposé sur l'évolution des activités relatives aux transports, à l'environnement et à la santé de la Conférence de Londres à celle de Budapest; il a été question plus particulièrement du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), de ses objectifs, de ses domaines de travail prioritaires et des difficultés et des possibilités liées à sa mise en œuvre future. Cet exposé était présenté par M<sup>me</sup> Francesca Racioppi, au nom du secrétariat OMS/CEE du PPE-TSE.

11. M. Franklin Apfel a animé le débat, invitant les participants à réfléchir à différents aspects des transports, de la santé et de l'environnement, notamment:

- La collaboration intersectorielle, perspectives et obstacles;
- L'importance des mesures à prendre au niveau infranational;
- Le recours aux stratégies d'information et de communication;
- L'affectation des ressources nécessaires pour favoriser des transports viables du point de vue de la santé et de l'environnement.

---

<sup>5</sup> Document EUR/04/5046267/BD/3 (<http://www.euro.who.int/document/eehc/ebaldpc03.pdf>)

12. À la suite de la table ronde, des déclarations ont été faites par les délégations de l'Allemagne, de la Finlande, de l'Italie, de la République tchèque et du Royaume-Uni sur ces différents points.

13. Un bref résumé du débat et des déclarations est joint en annexe au présent rapport (annexe 1).

#### **4. SÉANCE D'INFORMATION DESTINÉE AUX PARTIES INTÉRESSÉES SUR LE THÈME «EFFETS DES TRANSPORTS SUR LA SANTÉ, EN PARTICULIER CELLE DES ENFANTS»**

14. Cette séance d'information, qui a eu lieu le 23 juin, était coprésidée par M. Werner Wutscher, Secrétaire général au Ministère fédéral de l'agriculture, de la forêt, de l'environnement et de la gestion de l'eau de l'Autriche, et par M. Pieter van Geel, Secrétaire d'État au Ministère du logement, de l'aménagement du territoire et de l'environnement des Pays-Bas. Une interprétation simultanée était assurée pour la langue russe.

15. M. Jaroslav Volf, de l'Institut national tchèque de la santé publique, actuel Président du Comité directeur du PPE-TSE, a replacé l'exposé des résultats de cette étude dans le cadre de la mise en œuvre du Programme paneuropéen. M<sup>me</sup> Brigit Staatsen, de l'Institut national néerlandais de la santé publique et de l'environnement, et M. Robert Thaler, du Ministère fédéral autrichien de l'agriculture, de la forêt, de l'environnement et de la gestion de l'eau, ont présenté, au nom de l'équipe chargée du projet, les principaux résultats et conclusions de l'étude.

16. Ce projet multilatéral, entrepris par l'Autriche, la France, Malte, les Pays-Bas, la Suède et la Suisse, avait pour objet de promouvoir l'évaluation du coût de l'impact des transports sur la santé (pollution atmosphérique, bruit, incidences psychologiques et sociales, pratique de la marche et de la bicyclette, changements climatiques, accidents de la circulation, etc.). Il s'agissait notamment de recenser les données les plus récentes concernant les effets des transports sur la santé des enfants: le projet a ainsi contribué directement à la mise au point du Plan d'action pour l'environnement et la santé des enfants en Europe.

17. Les conclusions du rapport, ses idées-forces et les orientations proposées sont rassemblées dans un document de synthèse comprenant un résumé, publié également sous forme de brochure. En outre, des rapports thématiques sur les incidences des transports sur la santé (pollution atmosphérique, bruit, activité physique, effets psychologiques et sociaux) et sur leur dimension économique ont été diffusés lors de la séance d'information<sup>6</sup>.

18. Les activités de suivi à entreprendre dans le cadre du projet consisteront notamment à mettre au point de nouvelles méthodes d'évaluation des coûts et des effets des transports sur la santé, et à préciser la pertinence et l'applicabilité des conclusions formulées aux fins de l'élaboration de politiques des transports. Il faudra en outre s'attacher à étendre la portée de ces

---

<sup>6</sup> Ces rapports peuvent être téléchargés ([http://www.thepep.org/en/workplan/health/health\\_implementation.htm](http://www.thepep.org/en/workplan/health/health_implementation.htm) et <http://herry-at/the-pep/results.htm>).

activités à l'ensemble des États membres de la CEE et de l'OMS/Europe, notamment en constituant une équipe spéciale chargée des activités de suivi.

#### **5. STAND D'EXPOSITION AVEC DÉMONSTRATION EN LIGNE DU MÉCANISME D'ÉCHANGE D'INFORMATIONS DU PPE-TSE**

19. Un stand d'exposition a été installé dans les locaux de la Conférence afin de présenter le PPE-TSE ainsi qu'un certain nombre d'autres activités menées en partenariat par l'OMS et la CEE. Des démonstrations en ligne du Mécanisme d'échange d'informations y ont été proposées pendant toute la durée de la Conférence. Le site de démonstration du Mécanisme d'échange d'informations a été mis au point conformément aux décisions du Comité directeur du PPE-TSE en vue de donner un aperçu de sa conception, de son contenu potentiel et des services et possibilités qu'il offre, le thème général étant les zones urbaines, eu égard en particulier: a) à la pratique du vélo et de la marche à pied; b) aux aspects liés à la sécurité, notamment en ce qui concerne les enfants; et c) à l'encombrement.

20. De plus, une brochure de présentation du Mécanisme d'échange d'informations a été élaborée et diffusée auprès des participants à la Conférence<sup>7</sup>.

#### **6. ATELIER SUR LE THÈME DES TRANSPORTS VIABLES, ORGANISÉ EN MARGE DE LA CONFÉRENCE PAR LE CENTRE RÉGIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT DE L'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE**

21. Un atelier a été organisé par le Centre régional pour l'environnement de l'Europe centrale et orientale les 21 et 22 juin à Szentendre, immédiatement avant la Conférence de Budapest, afin de discuter des effets des transports sur l'environnement et la santé ainsi que des moyens éventuels de réduire ces effets, dans une perspective centrée sur les nouveaux États membres de l'UE ainsi que sur les pays candidats à l'adhésion. L'atelier a été consacré notamment à la promotion de politiques de transport et de procédures de décision intégrées, notamment au moyen d'évaluations stratégiques environnementales et d'une gestion viable des transports publics et de la circulation. L'atelier a rassemblé des représentants des administrations locales et centrales et des milieux universitaires de la Bulgarie, de l'Estonie, de la Hongrie, de la Lettonie, de la Lituanie, de la Pologne, de la République tchèque et de la Roumanie, ainsi que des représentants de la CEE, de l'UITP et de l'ONG hongroise Clean Air Action Group.

22. Un exposé consacré au PPE-TSE a été présenté par M<sup>me</sup> Tea Aulavuo, au nom du secrétariat OMS/CEE du PPE-TSE.

23. Se fondant sur les débats de l'atelier, les participants ont défini plusieurs idées-forces à communiquer lors de la Conférence de Budapest (voir l'annexe 2 du présent document).

---

<sup>7</sup> Cette brochure peut être téléchargée à l'adresse suivante: [www.thepep.org](http://www.thepep.org).

Annexe 1**RÉSUMÉ DE LA TABLE RONDE MINISTÉRIELLE ORGANISÉE  
À LA QUATRIÈME CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE  
SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ****Mercredi 23 juin 2004**

Les participants à la table ronde étaient M. Thomas Bjorn Zeltner, Directeur de l'Office fédéral de la santé publique de la Suisse, qui coprésidait les débats, M. Zaal Lomtadze, Vice-Ministre de la protection de l'environnement et des ressources naturelles de la Géorgie, M. Olavi Tammema, Ministre délégué à l'environnement de l'Estonie, et M. Michael Vit, Ministre délégué à la santé de la République tchèque.

Le débat a été lancé par un bref exposé sur l'évolution des activités relatives aux transports, à la santé et à l'environnement entre les conférences de Londres et de Budapest, évoquant en particulier le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), ses objectifs, ses domaines de travail prioritaires et les difficultés et possibilités liées à sa mise en œuvre. Cet exposé a été présenté par M<sup>me</sup> Francesca Racioppi, représentant le secrétariat commun OMS/CEE du PPE-TSE.

M. Franklin Apfel a animé le débat, en invitant les participants à réfléchir aux différents aspects des transports, de la santé et de l'environnement. Les principaux points évoqués ont été les suivants:

**La collaboration intersectorielle, perspectives et obstacles**

- Il existe un consensus dans les secteurs du transport, de la santé et de l'environnement quant à la nécessité d'agir et aux mesures à prendre pour mieux collaborer. Dans le domaine de la sécurité routière, par exemple, la réglementation relative notamment à la vitesse, à l'alcool au volant et aux comportements à risque des jeunes conducteurs ainsi que la répression des infractions au code de la route sont autant de domaines où la collaboration entre les autorités responsables est particulièrement cruciale et relativement facile à mettre en place.
- L'existence d'un cadre réglementaire facilite la mobilisation de ressources pour les activités de mise en œuvre.
- Il faudrait mieux faire comprendre les avantages liés à des modes de transport viables et plus favorables à la santé ainsi que l'ampleur des problèmes en jeu. Pour montrer la disparité des réactions suscitées, le Ministre délégué à la santé tchèque a fait état d'informations sur la propagation d'une d'infection à méningocoques qui avaient bien plus alarmé l'opinion publique que le problème des traumatismes résultant des accidents de la circulation, nettement plus grave du point de vue de la santé publique. Par ailleurs, le rôle de l'éducation et des activités de sensibilisation s'adressant aux enfants et aux jeunes est d'autant plus crucial que les comportements se forment à un stade précoce.

On a particulièrement souligné l'importance du Protocole sur l'évaluation stratégique environnementale, qui fait partie de l'arsenal des instruments de politique générale permettant de faciliter la collaboration intersectorielle et d'accorder une plus grande place aux problèmes de santé et d'environnement dans la politique des transports.

### **Importance des mesures à prendre au niveau infranational**

- Il conviendrait d'harmoniser les relations entre les secteurs des transports, de la santé et de l'environnement aux niveaux national et infranational (régional, local, etc.), car en l'absence de coordination effective entre les différents échelons de l'administration, les initiatives infrarégionales relatives aux transports peuvent diverger des politiques nationales. La coopération internationale peut contribuer à étayer ces efforts de coordination: à l'échelle paneuropéenne, le PPE-TSE constitue un cadre permettant d'établir un lien entre ces trois secteurs et de faire en sorte qu'ils coopèrent plus étroitement.
- Le rôle particulier que joue l'aménagement local dans la promotion de transports plus viables a été souligné, puisque c'est à ce niveau que les décisions d'investissement dans les infrastructures destinées aux cyclistes et aux piétons sont prises et appliquées. En Estonie, par exemple, on s'efforce de tirer parti des possibilités de développement des pistes cyclables dans le cadre des programmes de remise en état des réseaux routiers au niveau local.

### **Recours aux stratégies d'information et de communication**

- Pour une collaboration intersectorielle efficace, il est indispensable de disposer d'informations et de données fiables. Dans le cas de la Géorgie, par exemple, où le nombre de propriétaires de véhicules automobiles augmente très rapidement et où les chiffres de la mortalité résultant d'accidents de la route restent encore faibles par rapport à d'autres pays, il convient d'interpréter ces données avec prudence, car un tel état de choses tient peut-être au nombre restreint de véhicules plutôt qu'à une politique efficace en matière de sécurité routière. L'existence d'informations fiables et la capacité d'interpréter celles-ci correctement sont donc de la plus grande importance pour détecter les problèmes nouveaux et orienter les interventions des pouvoirs publics, en particulier lorsque la situation évolue rapidement.
- Il faut améliorer la communication et l'échange d'informations entre le secteur de la santé et les autres secteurs intéressés, et élaborer des stratégies de communication plus efficaces à l'intention de tel ou tel groupe, par exemple les jeunes ou encore les décideurs. Ainsi, il a été dit qu'en Suisse, où l'idée d'encourager l'activité physique grâce à la pratique de la marche à pied et du vélo est bien acceptée et largement soutenue aux échelons intermédiaires de l'administration, il reste encore à faire adopter cette idée aux fonctionnaires de rang supérieur et aux décideurs au plus haut niveau, afin que le projet bénéficie d'un soutien et d'une volonté politique plus appuyés.

## Ressources nécessaires pour favoriser des modes de transport viables et plus sains

- L'insuffisance des ressources allouées à l'appui du développement durable constitue une question très préoccupante. Le problème résulte largement de la difficulté de concilier la vision à long terme et l'engagement que suppose le développement durable avec des calendriers politiques souvent inspirés par des considérations conjoncturelles et par la nécessité d'obtenir rapidement des résultats. Pour y remédier, il faudrait créer des alliances et des partenariats nouveaux ou renforcer ceux qui existent.

Le débat entre les participants a été enrichi par des contributions apportées par des représentants des États membres suivants:

La **Finlande** a présenté son plan d'action national pour des transport favorables à la santé, qui intègre les objectifs fixés dans la Charte de Londres sur les transports, l'environnement et la santé, et a souligné les avantages qu'une activité physique accrue peut procurer du point de vue de la santé du fait du recours à la marche ou à la bicyclette pour une partie des trajets quotidiens. Le représentant a également présenté la stratégie finlandaise relative à la marche à pied. Il a également fait part du soutien de son pays aux buts du PPE-TSE, concernant en particulier les moyens d'encourager la collaboration intersectorielle et d'intégrer les aspects sanitaires et environnementaux dans la politique des transports.

L'**Italie** a souligné l'importance des mesures prises au niveau local, telles que l'initiative «des cités viables pour les enfants» soutenue par le Ministère italien de l'environnement. Il a aussi été question de la mise en place d'un plan d'action national pour l'hygiène du milieu, qui fixera les orientations stratégiques pour les dix prochaines années, et de l'élaboration d'outils permettant d'évaluer rapidement les risques dans ce domaine.

Pour le **Royaume-Uni**, accroître la proportion de déplacements à pied et à bicyclette représentait un défi, car il avait du mal à réaliser les objectifs nationaux relatifs à l'usage du vélo. Des arguments sanitaires et le bénéfice pour la santé qui résulte de la pratique de la marche et de la bicyclette pourraient être mis en avant dans le cadre d'une stratégie plus résolument axée sur un transfert modal en faveur des moyens de transport impliquant une activité physique.

L'**Allemagne** a fait le point sur la mise en œuvre des objectifs de la Charte de Londres dans le cadre du programme d'action national sur la santé et l'environnement, plus particulièrement axé sur les enfants et les adolescents. Il était également prévu de présenter, lors d'une réunion parallèle, les résultats d'un projet régional sur le thème «Transport, environnement et santé», réalisé dans le cadre du Programme d'action pour la santé et l'environnement de Rhénanie du Nord-Westphalie. Ce programme a permis d'évaluer les effets des progrès technologiques et des politiques de gestion de la circulation sur la santé de la population de Rhénanie du Nord-Westphalie. L'Allemagne s'est dite prête à collaborer et à échanger des informations et des données d'expérience avec l'OMS et la Commission européenne.

La **République tchèque** a souligné l'importance de la collaboration entre les différents secteurs, en signalant que le secteur de la santé avait participé à l'élaboration de la politique nationale de l'environnement et en faisant valoir que les plans d'action nationaux pour

l'environnement et la santé et les programmes «La santé pour tous» constituaient des cadres stratégiques utiles propres à favoriser une telle collaboration.

En résumant les conclusions de la table ronde, **M. Zeltner** a relevé l'importance de la collaboration intersectorielle et a souligné les progrès importants réalisés dans cette direction. Certes, il reste du travail à accomplir dans ce domaine, mais il serait sans doute très utile de commencer à traiter les questions nouvelles, en particulier celles qui touchent à la santé des enfants dans le secteur des transports et de favoriser l'activité physique grâce à la marche et à l'usage du vélo.

---

## Annexe 2

### **ATELIER SUR LE THÈME DES TRANSPORTS VIABLES**

*Organisé avant la Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé  
(Budapest, 23-25 juin 2004)*

#### **Principales conclusions**

Des représentants de plusieurs des nouveaux États membres de l'Union européenne et des pays candidats à l'adhésion suivants – Bulgarie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie (voir la liste des participants) – se sont réunis à Szentendre (Hongrie) les 21 et 22 juin 2004 afin d'examiner l'impact des transports sur l'environnement et la santé et les moyens susceptibles de le réduire au minimum en intégrant les secteurs concernés dans l'élaboration des politiques et la prise de décisions. L'atelier était organisé par le Centre régional pour l'environnement de l'Europe centrale et orientale dans le cadre de la promotion des transports publics dans les nouveaux États membres de l'Union européenne et les pays candidats.

Les principales conclusions de l'atelier seront présentées dans une intervention au cours de la Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé qui aura lieu du 23 au 25 juin 2004 à Budapest (Hongrie).

Les modes de déplacement actuels et l'usage prédominant de la voiture particulière entraînent des coûts élevés du point de vue de l'environnement et de la santé. Par exemple, les enfants ne sont pas encouragés à pratiquer une activité physique et à adopter des habitudes saines en matière de mobilité. De plus, les accidents de la route sont la principale cause de décès chez les jeunes.

De bonnes conditions de sécurité pour les déplacements à pied et à bicyclette et une utilisation intensive des transports publics sont des conditions *sine qua non* pour une société viable. Elles permettent de réduire la longueur et le nombre des trajets, de même que les coûts des services de santé et les effets sur l'environnement.

Ont participé à l'atelier des représentants des secteurs des transports, de l'environnement et de la santé, y compris des autorités locales et centrales, des organismes et sociétés chargés des transports publics et d'instituts de recherche, des experts indépendants, etc. Il y avait aussi des représentants du PNUE, de la CEE, de l'UITP, des observateurs de l'Allemagne, de la Belgique et de la Géorgie, de l'ONG hongroise Clean Air Action Group et des représentants des médias de la Bulgarie, de l'Estonie et de la Roumanie.

Les participants ont souligné l'importance d'une intégration sectorielle des questions liées aux transports, à l'environnement, à la santé et des questions sociales, culturelles et économiques dans la prise de décisions et la mise en œuvre du développement durable (qu'il s'agisse de société, d'environnement ou d'économie).

Les participants ont examiné les initiatives internationales relatives à la viabilité des transports telles que le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

(PPE-TSE) géré par la CEE et l’OMS/Europe, les orientations données dans ce domaine par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) et la Charte sur le développement durable de l’UITP.

Ils ont recensé certains problèmes actuels concernant l’évolution des politiques nationales et locales en matière d’intégration des trois secteurs d’intervention (environnement, santé et transports) dans le contexte de l’élaboration de plans de développement nationaux, régionaux et locaux. Ils ont passé en revue les meilleures pratiques permettant de réduire les risques pour l’environnement et la santé liés à la circulation en milieu urbain et de conférer un caractère plus écologique aux transports.

Les participants ont examiné différents moyens d’intégrer les questions d’environnement et de santé dans la définition et la mise en œuvre de la politique des transports afin de réduire la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, l’encombrement, l’étalement urbain, la consommation d’énergie et leurs conséquences pour l’environnement et la santé.

Il a été constaté que le protocole sur l’évaluation stratégique environnementale (ESE) de la Convention sur l’évaluation de l’impact sur l’environnement dans un contexte transfrontière (Convention d’Espoo) constituait une référence essentielle pour la mise en place de systèmes nationaux d’ESE dans les pays signataires. Ce protocole intègre les principes de participation du public dans des plans et des programmes, comme le prévoit l’article 7 de la Convention sur l’accès à l’information, la participation du public au processus décisionnel et l’accès à la justice en matière d’environnement (Convention d’Aarhus).

L’ESE est un outil permettant de prendre en considération de façon concrète les questions d’environnement et de santé dans l’élaboration des plans et programmes relatifs aux transports aux niveaux national, régional et local. L’évaluation doit être effectuée dès le début du processus de planification et influencer sur toutes ses étapes clés. L’ESE est ainsi mieux acceptée par les responsables de la planification des transports, les décideurs et le grand public. Elle s’avère également plus rentable que si elle est appliquée tardivement ou indépendamment du processus de planification.

En intégrant les transports, l’environnement et la santé dans l’élaboration des politiques et dans leur mise en œuvre, il convient de tenir compte des aspects suivants:

- Nécessité d’offrir à la communauté un choix complet de modes de transport, en privilégiant ceux qui revêtent un caractère durable (transports publics commodes, accessibles et efficaces, marche et vélo dans de bonnes conditions de sécurité, etc.) et l’intégration de ces différents modes;
- Incidences de la décentralisation des responsabilités dans les transports publics et de la privatisation de ce secteur d’activité et conséquences à en attendre pour la bonne application d’une politique durable des transports;

- Importance d'un cofinancement et d'un apport suffisant de ressources (UE, institutions financières internationales, sources nationales et locales, etc.) pour les transports publics, et de bonnes conditions de sécurité pour les piétons et les cyclistes pour pouvoir mettre en place une politique à long terme;
- Recours aux outils informatiques disponibles pour garantir l'efficacité des transports publics et de la gestion de la circulation, une formation de qualité, une sensibilisation du public et des activités de communication visant à améliorer et à promouvoir un développement durable des transports.

Une politique durable de mobilité repose donc sur les quatre piliers suivants:

- Intégration des processus de planification des transports et d'aménagement du territoire avec les politiques de l'environnement et de la santé;
- Réduction de l'usage de la voiture dans les villes, en particulier par des mesures fiscales;
- Promotion des transports publics, de l'usage du vélo et de la marche à pied en tant que modes de transport commodes et à faible impact environnemental;
- Incitation à un changement de comportement en fonction du principe de la mobilité durable, et dans l'optique d'un mode d'existence plus sain et plus sûr pour les générations futures.

Les tâches à accomplir pour intégrer les transports, l'environnement et la santé dans l'élaboration des politiques et leur mise en œuvre consistent notamment à:

- Créer et soutenir un réseau interdisciplinaire de parties intéressées par la question de la viabilité des transports:
  - a) Pour faciliter l'échange de connaissances sur l'évolution des politiques dans ce domaine;
  - b) Pour servir de cadre à l'échange de données d'expérience sur l'application des outils d'intégration sectorielle;
  - c) Pour échanger des données d'expérience sur l'application pratique de l'ESE dans les plans et programmes relatifs aux transports et à l'aménagement du territoire, en complément d'autres échanges relatifs à l'intégration sectorielle;
- Renforcer les capacités au niveau local dans l'intégration de différents modes de transport et types d'aménagement du territoire favorables à l'environnement.

-----