

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

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

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

Vingtième et unième session

Genève, 23-25 octobre 2023

Point 4 a) de l'ordre du jour provisoire

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

Projet de stratégie en matière de transports, de santé et d'environnement

Document soumis par l'Autriche et Malte, qui assurent la coprésidence du groupe de travail chargé de l'élaboration de la stratégie et des éventuels instruments juridiques

Résumé

À la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Vienne (modalités hybrides), 17 et 18 mai 2021), les États membres ont décidé d'élaborer, pour adoption en 2023, une stratégie paneuropéenne globale sur les transports, la santé et l'environnement assortie d'un plan d'exécution précis afin de réaliser leur ambition commune et d'orienter les travaux futurs du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement. À sa dix-neuvième session (Genève, 27 et 28 octobre 2021), le Comité directeur a créé un groupe de travail spécial chargé de l'élaboration de la stratégie et des éventuels instruments juridiques.

À sa vingtième session (Genève, 17-19 octobre 2022), le Comité directeur, sur la proposition du groupe de travail, a décidé de modifier le calendrier des travaux d'élaboration de la stratégie et est convenu qu'un projet détaillé de stratégie serait présenté à l'automne 2023 et que les travaux relatifs à la stratégie seraient achevés à l'automne 2024.

Le Comité directeur est invité à faire part de ses réactions et observations à l'égard du premier projet de stratégie que le groupe de travail, aidé par un consultant, a élaboré, ainsi qu'à lui donner des conseils pour établir la version définitive de la stratégie, en vue de son adoption par le Comité directeur en 2024.



I. Introduction

1. Le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) est l'unique cadre directif paneuropéen intergouvernemental, intersectoriel et tripartite à la disposition des décideurs et des parties prenantes de la région paneuropéenne qui est destiné à accélérer l'évolution vers une mobilité sûre et respectueuse de la santé et de l'environnement et des transports à émissions nettes nulles.
2. À la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Vienne (modalités hybrides), 17 et 18 mai 2021), les États membres ont décidé d'élaborer une stratégie paneuropéenne globale sur les transports, la santé et l'environnement assortie d'un plan d'exécution précis afin de réaliser leur ambition commune et d'orienter les travaux futurs du PPE-TSE¹. À sa dix-neuvième session (Genève, 27 et 28 octobre 2021), le Comité directeur a créé un groupe de travail spécial chargé de l'élaboration de la stratégie et des éventuels instruments juridiques².
3. À sa vingtième session (Genève, 17-19 octobre 2022), le Comité directeur, sur la proposition du groupe de travail, a décidé de modifier le calendrier des travaux d'élaboration de la stratégie et est convenu qu'un projet détaillé de stratégie serait présenté à l'automne 2023 et que les travaux relatifs à la stratégie seraient achevés à l'automne 2024 (voir l'annexe II ci-après dans laquelle figure une liste des décisions et des mesures que le groupe de travail a prises à ses quatrième à septième réunions)³.
4. La stratégie s'inspire de la façon singulière qu'a le PPE-TSE d'associer les secteurs des transports, de la santé et de l'environnement.
5. Cette stratégie s'applique à la région paneuropéenne telle que définie par la Commission économique pour l'Europe (CEE) et à la Région européenne de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). Elle porte sur le transport terrestre dans les zones urbaines, périurbaines et rurales.
6. Les horizons temporels visés par la stratégie sont la période allant jusqu'à 2030 et la période allant de 2030 à 2050. Dans la stratégie, on définit précisément les objectifs et les mesures à court terme, ainsi que les activités de suivi et autres activités qui seront réalisées après 2030.
7. La région paneuropéenne n'est pas homogène : le niveau de développement varie selon les économies, les pays et les villes ont des tailles et des caractéristiques géographiques différentes et la culture et les structures institutionnelles diffèrent d'un pays à l'autre.
8. Le présent document traite à la fois des transports et de la mobilité, car ces deux questions sont étroitement liées. Par transports, on entend avant tout l'offre de transports (qui comprend, par exemple, les services de transport public, les voies piétonnes, les pistes et voies cyclables, les routes et les aires de stationnement pour les véhicules à moteur et les vélos), tandis que la mobilité désigne le résultat de l'interaction entre l'offre de transports et la demande de transports. Autrement dit, s'intéresser à la mobilité revient à se demander pourquoi, comment, quand, à quelle fréquence et avec quel mode de transport les gens se déplacent, ainsi qu'à se demander si ces déplacements sont abordables financièrement, agréables, simples, sûrs et sécurisés.
9. L'accessibilité s'entend de la facilité avec laquelle on peut atteindre une destination en tenant compte de la proximité du point de départ, des infrastructures existantes, des moyens de transport disponibles, du coût des transports ainsi que de la sécurité, de la sûreté et du confort qu'ils offrent.

¹ ECE/AC.21/2021/2–EUCHP2018924/4.3.2, par. 30.

² ECE/AC.21/SC/2021/2–EUCHP2018924/4.1/2, par. 23 à 25.

³ ECE/AC.21/SC/2022/2–EUCHP2219536/1.1/2, par. 24 b).

II. Contexte et enjeux : réalités, difficultés et perspectives concernant les liens entre les transports, la santé et l'environnement dans la région paneuropéenne⁴

10. Comme cela est précisé dans la Déclaration de Vienne⁵, la région demeure aux prises avec des difficultés multiples qui, ajoutées à des politiques incohérentes et au manque de coordination intersectorielle, doivent être résolues de toute urgence dans le cadre d'une approche globale regroupant des politiques intégrées et des changements de comportements. On trouvera ci-après une vue d'ensemble des difficultés qui concernent à la fois les transports, la santé et l'environnement dans la région.

11. Dans de nombreux pays, il ressort de la répartition modale que la voiture est omniprésente, tandis que les transports publics, le vélo, la marche et la micromobilité jouent un rôle plus limité. Les habitants des zones rurales ont davantage recours à la voiture que les citadins. Dans de nombreux pays de la région, le vélo n'est toujours pas considéré comme un moyen de transport et de mobilité à part entière. Il semble que la tendance observée pour le transport de personnes se confirme pour le transport de marchandises, celui-ci se faisant majoritairement par camion. En outre, l'analyse actuelle de la répartition modale ne donne pas un tableau complet de la situation, puisqu'elle ne tient pas compte, par exemple, des moyens de transport utilisés par les enfants de moins de 6 ans.

12. La pollution de l'air est l'une des principales charges de morbidité imputables à l'environnement. Le transport routier, en particulier la mobilité centrée sur la voiture, contribue à la pollution de l'air par ses émissions d'échappement et ses autres émissions. Ces dernières sont également générées par les véhicules propres. Les concentrations de polluants atmosphériques dépassent fréquemment les niveaux recommandés par l'OMS, surtout dans les zones urbaines, et sont plus élevées dans les zones urbaines défavorisées que dans les zones privilégiées. Les avancées technologiques ont permis de réduire les émissions, mais les véhicules particuliers sont de plus en plus lourds et le nombre de passagers ainsi que le volume de marchandises augmentent. Les émissions sont plus élevées dans les pays de la CEE où le produit intérieur brut par habitant est plus faible et où la proportion de véhicules anciens en circulation est plus importante. Nombre de pays n'ont toujours pas fixé d'exigences en matière de qualité des carburants ni mis en place de contrôles techniques efficaces des véhicules qui permettraient d'évaluer l'effet que ceux-ci ont sur l'environnement.

13. Le transport routier est responsable d'environ un quart des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à la consommation d'énergie. Les avancées technologiques relatives à l'efficacité énergétique des véhicules sont neutralisées par l'augmentation du nombre de véhicules-kilomètres, celui-ci devant d'ailleurs continuer à croître. Le secteur des transports pâtit également des effets des changements climatiques, car les phénomènes météorologiques extrêmes ont des conséquences négatives sur les opérations et les infrastructures de transport.

14. Le transport routier est actuellement la principale source de pollution sonore de fond, laquelle nuit à la qualité de vie de nombreuses personnes dans la région. On ne peut estimer le nombre de personnes exposées à des niveaux de bruit dangereux que de manière approximative, car les données relatives au bruit de la circulation sont lacunaires et que, dans le cadre de leur collecte, il n'est pas toujours tenu compte des recommandations de l'OMS concernant les seuils d'exposition.

15. La mobilité qui repose principalement sur la voiture contribue à la sédentarité, laquelle augmente le risque de maladies non transmissibles et d'obésité, y compris chez les enfants et les jeunes. Pourtant, la longueur d'un grand nombre de trajets effectués en voiture, en particulier dans les zones urbaines, est adaptée à la pratique du vélo. Dans les pays à revenu élevé, les personnes qui ne pratiquent pas d'activité physique ou sont obèses sont plus nombreuses dans les groupes à faible revenu. À l'inverse, les personnes qui font de l'activité

⁴ La présente section s'appuie, en grande partie, sur la publication suivante : Miriam Gerlofs-Nijland *et al.*, *Road transport facts and figures: How healthy and environmentally friendly is our transport today?* (Bilthoven, National Institute for Public Health and the Environment of the Netherlands, 2021).

⁵ La Déclaration de Vienne est parue sous la cote ECE/AC.21/2021/2/Add.1-EUHP2018924/4.3.2/Add.1 et figurera en annexe de la version finale de la stratégie.

physique maîtrisent mieux leurs maladies non transmissibles ; la viabilité financière des systèmes de santé nationaux est ainsi moins menacée. Les données sur l'activité physique liée aux modes de mobilité active, en particulier la marche, sont limitées.

16. Les taux de mortalité et de blessure dues aux accidents de la route varient d'une région à l'autre ; le taux de mortalité moyen dans les pays à revenu faible ou intermédiaire est plus de deux fois supérieur à celui enregistré dans les pays à revenu élevé. En outre, les taux de mortalité varient en fonction du revenu, de l'âge et du sexe. Les accidents de la circulation sont la principale cause de décès chez les personnes de 5 à 29 ans. Si le nombre de morts sur les routes de la région a récemment enregistré une baisse, le nombre d'accidents impliquant des cyclistes a quant à lui augmenté. Dans l'ensemble, les données relatives aux risques pesant sur les usagers de la route vulnérables, comme ceux qui pratiquent la mobilité active, sont rares.

17. Dans de nombreuses villes, le manque de politiques et de règlements efficaces et cohérents en matière de stationnement entraîne une utilisation excessive de l'espace public et encourage les personnes à continuer de prendre la voiture. Il n'est pas rare que les villes et les communes n'aient pas d'infrastructures qui soient dédiées aux transports publics, au vélo et à la marche (ou qui soient séparées).

18. Les incidences des transports ne sont pas les mêmes selon les régions et les groupes socioéconomiques. Généralement, les groupes à faible revenu vivent dans des zones où les infrastructures de transport, y compris les trottoirs, sont de piètre qualité et leurs conditions de déplacement sont moins bonnes. Cette situation limite leur accès aux services (tels que l'éducation et la santé), à l'emploi et aux activités sociales et leur donne moins l'occasion de pratiquer une activité physique dans le cadre de leurs déplacements quotidiens. Le genre et l'âge sont deux des facteurs qui influent sur les différents besoins en matière de transport et de mobilité. Les femmes marchent davantage que les hommes, prennent plus souvent les transports publics et ont des préoccupations différentes en matière de sécurité. Les jeunes s'intéressent de plus en plus à la mobilité active et aux solutions qui permettent de se passer de la voiture, notamment aux transports publics. Les personnes âgées risquent d'être exclues, étant donné que l'accès aux services est de plus en plus subordonné à la maîtrise du numérique. Les personnes handicapées ont des besoins particuliers en matière de déplacement.

19. Les embouteillages, la consommation de carburant, la pollution, les émissions de GES, le bruit et les accidents sont quelques-uns des coûts externes que le transport routier fait peser sur la société et qui ne sont pas répercutés sur les prix des transports. Cependant, il a été estimé que, ces coûts n'étant pas négligeables, il fallait prendre des mesures de promotion des transports publics et des modes de transport actifs, dont les coûts externes sont beaucoup plus faibles.

20. La pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) a eu des répercussions sur le nombre de déplacements effectués par les personnes et les moyens de transport utilisés. Le télétravail et les cours à distance ont fait évoluer les habitudes de déplacement. Beaucoup de personnes, incitées par la transformation temporaire des routes en voies cyclables, se sont mises à la marche ou au vélo. D'autres usagers ont préféré utiliser la voiture pour respecter la distanciation physique, tandis que les transports publics, considérés comme peu sûrs, ont enregistré une baisse de fréquentation, ce qui a eu pour effet de compromettre leur viabilité économique et a entraîné des difficultés pour ce qui est de faire revenir les usagers.

21. L'absence de données ou leur pauvreté est un problème récurrent. La disponibilité des données varie d'une région à l'autre. Dans certains États membres de la CEE :

a) L'un des obstacles les plus sérieux à l'élaboration de politiques éclairées est l'absence de statistiques officielles sur les transports, celle-ci empêchant toute évaluation objective des effets des transports sur l'environnement et la santé ;

b) Les données relatives aux émissions de GES provenant des transports sont fusionnées avec les données relatives aux sources fixes d'émissions liées à la combustion de combustibles ;

c) Les méthodes de calcul des émissions liées au transport sont moins complexes et moins utilisées.

22. La prédominance de la voiture parmi les modes de déplacement découle du paradigme de planification des transports connu sous le nom d'approche par la demande (« predict and provide »), qui est encore valable dans de nombreux endroits et selon lequel on considère qu'il est justifié de privilégier les infrastructures routières là où il y a encore besoin d'en construire. Dans ce paradigme, les transports publics ne jouent qu'un rôle secondaire. Dans certains modèles de planification plus récents, on cherche à améliorer l'accessibilité tout en limitant les effets négatifs. Dans d'autres, on met l'accent sur l'accessibilité multimodale et sur la qualité des solutions permettant de se passer de la voiture, en combinant les transports publics et les modes de transport actifs. Souvent, les modèles de planification des transports ne comprennent pas d'évaluation des effets sociaux, environnementaux et sanitaires ou sont dissociés de l'aménagement urbain.

23. En ce qui concerne la gouvernance, dans de nombreux pays, les autorités nationales, régionales et locales cloisonnent leurs activités et ne considèrent pas les transports, la santé et l'environnement comme des questions interdépendantes, ce qui, dans certains cas, les empêche de trouver des solutions à des problèmes complexes et transversaux.

24. Dans certains pays, les mécanismes visant à financer les transports publics ainsi que la pratique de la marche et du vélo ne sont ni durables ni adéquats.

III. Stratégie genevoise et paneuropéenne en matière de transports, de santé et d'environnement

25. Le secteur des transports est crucial pour le développement durable, car il contribue à la promotion de la santé ainsi qu'à la qualité de l'environnement et des conditions de vie. Ensemble, les secteurs des transports, de la santé et de l'environnement peuvent fortement contribuer à améliorer les vies des individus, des collectivités locales et des sociétés, à développer le transport durable et à favoriser la santé et la résilience des collectivités et des économies.

26. En adoptant la Déclaration de Vienne à la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, les ministres ont également affirmé leur ambition de parvenir à « une mobilité et des transports propres, sûrs, sains et inclusifs pour le bonheur et la prospérité de tous ».

27. En outre, les ministres se sont engagés à prendre la direction de cette entreprise de transformation des transports et de la mobilité pour réaliser leur ambition, en associant les différentes parties prenantes, y compris les autorités nationales, infranationales et locales, les populations locales, les entreprises et la société civile, en particulier les jeunes et les enfants, à cette évolution vers une mobilité et des transports écologiques et sains.

28. Les ministres ont décidé de mettre l'accent sur les objectifs généraux ci-après :

a) L'amélioration des conditions de vie dans les villes et les régions par l'intégration de politiques et d'objectifs environnementaux et sanitaires dans une stratégie coordonnée de planification des transports et d'aménagement du territoire ;

b) La mise en place de transports propres, peu bruyants et à émissions nettes nulles grâce à la mise en œuvre de politiques et d'actions en faveur d'une mobilité saine, active et plus sûre ;

c) La mise en place de formes de mobilité et de modes de transport inclusifs ;

d) L'incitation des acteurs concernés à consentir des investissements, à prendre des mesures d'incitation fiscale et à lancer des initiatives de financement vert visant à développer les transports durables et à stimuler la création d'emplois et l'activité économique ;

e) L'utilisation optimale des avantages de la transformation numérique des services de transport et de mobilité ;

f) La mise en œuvre de modes de gestion et de services de mobilité durable, qui font appel à des technologies appropriées, aux fins de l'émergence de transports propres, efficaces, sains et sûrs ;

g) La promotion de solutions visant à assurer une mobilité urbaine durable, dont un large éventail de modes de transport public urbain électrique, le cyclisme et la marche à pied, et la prise en compte de ces formes de mobilité dans la planification des transports et l'aménagement du territoire ;

h) Le renforcement de la résilience des systèmes de transports face aux changements climatiques, aux pandémies et aux autres catastrophes.

29. Dans le cadre de cette stratégie, il est prévu de transformer les transports et la mobilité dans la région :

a) La mobilité active et les transports publics occuperont une place plus importante dans la répartition modale, notamment grâce à la mise en place d'infrastructures durables et connectées les unes aux autres. Le vélo sera considéré comme un moyen de transport à part entière dans les États membres. Des solutions de transport et de mobilité durables adaptées aux zones rurales et périurbaines seront recherchées. Le transport de marchandises deviendra plus durable ;

b) La pollution de l'air due aux émissions d'échappement et aux autres émissions du secteur des transports diminuera de façon considérable et homogène aux niveaux national et régional, ce qui réduira les écarts entre les zones pauvres et les zones riches ;

c) Les émissions de GES dues au transport routier baisseront très fortement et les infrastructures de transport et de mobilité deviendront résilientes face aux changements climatiques ;

d) La pollution sonore liée au transport routier sera mieux contrôlée et baissera, grâce notamment à l'application des recommandations de l'OMS en ce qui concerne les seuils d'exposition. On pourrait abaisser la vitesse maximale autorisée dans les zones urbaines ;

e) Les autorités sanitaires verront s'alléger le fardeau que représentent les maladies non transmissibles et l'obésité pour leurs systèmes de santé, grâce à l'augmentation de la mobilité active. Les données relatives à la marche et au vélo seront facilement accessibles, ce qui permettra d'élaborer des politiques et de prendre des décisions de manière éclairée ;

f) La région affichera un taux de mortalité routière nul. Les données relatives aux risques pesant sur les usagers de la route vulnérables, comme ceux qui pratiquent la mobilité active, seront mises à disposition aux fins de l'élaboration des politiques ;

g) Les règlements et les politiques de la région concernant le stationnement des voitures seront modifiés pour tenir compte de l'évolution de la répartition modale. Davantage d'espaces verts seront aménagés, ainsi que des espaces réservés aux transports publics, à la marche et au vélo ;

h) La planification des transports et l'aménagement urbain tiendront compte des aspects sociaux, de même que des aspects liés à l'environnement et à la santé. Le genre, le handicap et la tranche d'âge, en particulier, seront pris en considération dans la planification et la mise en place d'innovations (comme la transformation numérique) afin de ne laisser personne de côté ;

i) Les coûts externes que le transport routier fait peser sur la société seront répercutés sur les prix des transports ;

j) Des données seront collectées de manière systématique, cohérente et efficace dans toute la région et des statistiques officielles seront compilées sur les transports motorisés, les transports publics, la marche et le vélo. Les États membres auront accès à des données fiables et cohérentes sur les émissions de GES provenant des transports et s'en serviront dans l'élaboration des politiques ;

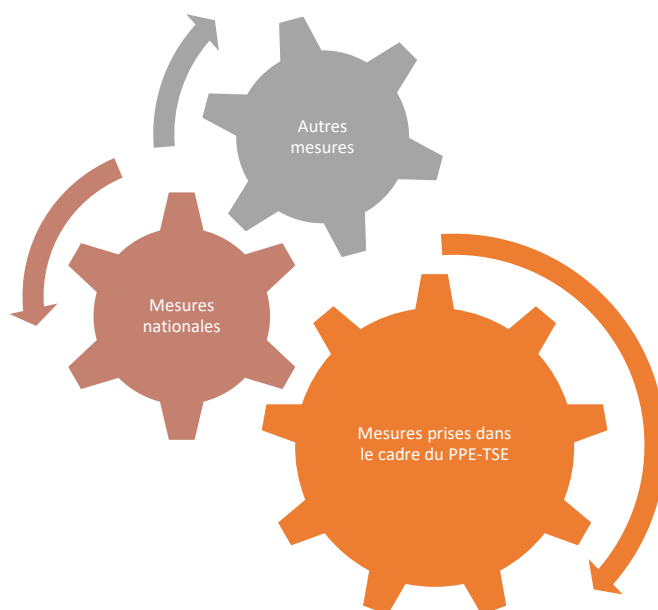
k) On redéfinira les paradigmes de la planification pour tenir compte de l'évolution de la répartition modale, de la pratique de la marche et du vélo, ainsi que de l'étoffement de l'offre de transports publics et des avantages sociaux, environnementaux et sanitaires. On appliquera l'approche dite « éviter-changer-améliorer (et permettre) » ;

l) Les autorités nationales, régionales et locales traiteront conjointement les questions relatives aux transports, à la santé et à l'environnement, ce qui permettra d'améliorer les politiques et les cadres juridiques ;

m) Les États membres adopteront des politiques visant à assurer un financement durable des transports publics et de la mobilité active.

30. La transformation visée suppose que des mesures soient prises aux niveaux international, national, infranational et local. Au niveau international, le PPE-TSE a été spécialement conçu à cette fin, mais beaucoup d'autres mécanismes devront adopter des mesures cohérentes pour concrétiser cette ambition. Le rôle du PPE-TSE est détaillé dans la section IV ci-après, tandis que les mesures pouvant être prises au niveau national sont présentées dans la section V. L'association de ces mesures est illustrée dans la figure ci-après.

Association de mesures visant à concrétiser l'ambition



IV. Rôle du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

31. Dans la présente section, on trouve le mandat qui permet d'établir un lien entre la stratégie et le PPE-TSE (sous-section IV.A). On présente une série d'objectifs du PPE-TSE qui s'inscrivent dans le cadre de cette stratégie ; ceux-ci sont regroupés en fonction des finalités générales de la stratégie auxquelles ils contribuent (sous-section IV.B). Chacun des objectifs comprend plusieurs cibles, celles-ci pouvant être atteintes grâce à la réalisation d'une ou de plusieurs mesures. Les finalités de la stratégie et les objectifs, cibles et mesures du PPE-TSE sont présentés à l'annexe I ci-après sous la forme d'un plan d'action.

32. Pour chacune des cibles, une date butoir est fixée à titre indicatif (2030 ou 2050) et plusieurs mesures assorties de différentes échéances sont prévues. Ces mesures peuvent être mentionnées dans les plans de travail quinquennaux adoptés à chaque Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement ; celles dont l'échéance est fixée à 2030 doivent figurer dans le plan de travail qui sera adopté à la sixième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement.

33. La présente section sera complétée ultérieurement par des sections portant sur : i) les indicateurs et le suivi ; ii) la mobilisation des ressources et les mécanismes d'exécution. Plus précisément, pour chacune des cibles, on définira un ou plusieurs indicateurs, qui correspondront, dans l'idéal, aux indicateurs universels utilisés pour les objectifs de développement durable. On pourrait également faire appel aux indicateurs dont la CEE se

sert pour l'environnement et les transports, ainsi qu'aux indicateurs de l'Union européenne et aux indicateurs nationaux. Une certaine flexibilité est nécessaire pour alléger au maximum la charge liée à la communication d'informations.

34. S'agissant de la mobilisation des ressources et des mécanismes d'exécution, on présentera dans la présente section les responsabilités liées à la progression des mesures et au suivi de l'exécution de la stratégie, ainsi que, lorsqu'elles sont connues, les ressources devant être mises à profit. On fera également le lien avec l'instrument juridique devant être élaboré en parallèle de la stratégie, notamment en ce qui concerne les responsabilités liées aux mesures à prendre, à l'affectation des ressources et au suivi.

A. Mandat

35. Dans la Déclaration de Vienne, les ministres se sont engagés à élaborer, pour adoption en 2023, une stratégie paneuropéenne globale sur les transports, la santé et l'environnement, assortie d'une trajectoire claire pour sa mise en œuvre, afin de réaliser leur ambition commune et d'orienter les travaux futurs du PPE-TSE, et à utiliser cette stratégie pour :

a) Renforcer leur engagement à poursuivre le développement et l'exécution du PPE-TSE et à faire en sorte que ses activités contribuent à améliorer les conditions de vie dans les zones urbaines, périurbaines, rurales et montagneuses, en les rendant plus saines, plus sûres, mieux connectées et plus accessibles, dans une perspective d'équité sociale et en ne laissant personne de côté ;

b) Continuer de développer les synergies entre les activités du PPE-TSE et l'exécution du Programme de développement durable à l'horizon 2030, de l'Accord de Paris et des autres mécanismes intergouvernementaux, en menant les activités énoncées dans la Déclaration de Vienne qui ont pour but d'aider les États membres à atteindre les objectifs de développement durable et les cibles relatives à l'action climatique ;

c) Renforcer leur engagement en faveur de l'action nationale et de la coopération internationale en matière de politiques visant à concrétiser leur ambition, notamment en combinant transports publics, connexions intermodales efficaces et infrastructures de mobilité active, pour tous les usagers, en vue de réduire les inégalités ;

d) Tenir compte des besoins particuliers des enfants, des jeunes, des personnes âgées et des personnes handicapées ;

e) Mettre en place un suivi efficace en améliorant la collecte de données nationales et internationales dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement⁶.

36. Par conséquent, on examinera dans la présente section la manière dont le PPE-TSE peut être orienté et utilisé pour mener à bien la stratégie, réaliser l'ambition exprimée par les ministres dans la Déclaration de Vienne et honorer les engagements qui y sont exprimés, par exemple en ce qui concerne l'ouverture de la voie à une mobilité saine et active dans la région paneuropéenne, qui inclut notamment le cyclisme.

B. Prise en compte des objectifs du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement dans la stratégie

37. Les objectifs du PPE-TSE repris dans le cadre de cette stratégie sont regroupés ci-après en fonction des finalités générales de la stratégie auxquels ils contribuent.

⁶ ECE/AC.21/2021/2/Add.1–EUCHP2018924/4.3.2/Add.1, par. 3.

- 1. Amélioration des conditions de vie dans les villes et les régions par l'intégration de politiques et d'objectifs environnementaux et sanitaires dans une stratégie coordonnée de planification des transports et d'aménagement du territoire**
 - a) Coordination des politiques environnementales et sanitaires avec les stratégies de planification des transports et d'aménagement du territoire et intégration à ces dernières ;
 - b) Coordination des politiques qui améliorent les conditions de vie ;
 - c) Mise en place de mécanismes de coordination nationale des différents secteurs et niveaux ;
 - d) Inclusion d'un volet consacré à la santé dans les évaluations des plans et projets en lien avec les transports

- 2. Mise en place de transports propres, peu bruyants et à émissions nettes nulles grâce à la mise en œuvre de politiques et d'actions en faveur d'une mobilité saine, active et plus sûre**
 - a) Mise en place de politiques et de mesures en faveur d'une mobilité saine, active et plus sûre ;
 - b) Existence de transports propres, sûrs, peu bruyants et à émissions nettes nulles.

- 3. Mise en place de formes de mobilité et de modes de transport inclusifs**
 - a) Planification de réseaux de transport inclusifs ;
 - b) Adoption de politiques de transport qui tiennent dûment compte des besoins des personnes des différents genres, des enfants, des jeunes, des personnes âgées, des personnes handicapées, des personnes vivant dans les zones rurales et périurbaines et des personnes à faible revenu dans le domaine de la mobilité et des transports inclusifs.

- 4. Incitation des acteurs concernés à consentir des investissements, à prendre des mesures d'incitation fiscale et à lancer des initiatives de financement vert visant à développer les transports durables et à stimuler la création d'emplois et l'activité économique**
 - a) Faire en sorte que des investissements, des mesures d'incitation fiscale et des initiatives de financement vert soient consacrés au développement de transports durables ;
 - b) Démontrer que les investissements dans les transports durables stimulent la création d'emplois et l'activité économique.

- 5. Utilisation optimale des avantages de la transformation numérique des services de transport et de mobilité**
 - a) Aider l'administration publique à échanger avec les acteurs de la transformation numérique ;
 - b) Favoriser la transformation numérique des services de transport et de mobilité tout en garantissant la durabilité sociale, environnementale et financière.

- 6. Mise en œuvre de modes de gestion et de services de mobilité durable, qui font appel à des technologies appropriées, aux fins de l'émergence de transport propres, efficaces, sains et sûrs**
 - a) Accroître le nombre de solutions de gestion de la mobilité mises en place ;
 - b) Créer des pôles et des équipements intermodaux qui sont pratiques pour les utilisateurs ;
 - c) Faire en sorte que le rôle essentiel joué par les transports et la mobilité soit davantage mis en avant au sein du Réseau des Villes-santé de l'OMS ;
 - d) Favoriser la mise en place de technologies propres, efficaces, saines et sûres pour les systèmes de transport ;
 - e) Favoriser la création de stratégies et de programmes nationaux d'écoconduite ;

f) Améliorer la performance environnementale et sanitaire du parc de véhicules.

7. Promotion de solutions visant à assurer une mobilité urbaine durable, dont un large éventail de modes de transport public urbain électrique, le cyclisme et la marche à pied, et la prise en compte de ces formes de mobilité dans la planification des transports et l'aménagement du territoire

a) Promouvoir des modes de transport public urbain, en particulier les modes électriques ;

b) Promouvoir le vélo et la marche en milieu urbain et doubler la part du vélo ;

c) Créer des infrastructures sûres et interconnectées pour la marche, le vélo et la micromobilité ;

d) Faire en sorte que la planification des transports publics et des modes de mobilité active soit coordonnée avec l'aménagement du territoire ;

e) Promouvoir la planification intégrée des transports multimodaux qui incluent les transports publics, la marche, le vélo et les autres engins de déplacement à roues ;

f) Accroître l'intérêt pour les transports publics et leur part dans la répartition modale : placer les transports publics sûrs, efficaces, et de qualité au centre de la mobilité ;

g) Faire en sorte que l'aménagement du territoire et les infrastructures favorisent les modes de transport durables et réduisent la nécessité de se déplacer ;

h) Donner aux prestataires de services et aux usagers de la micromobilité une sécurité juridique assortie de l'application effective de normes de sécurité, diffuser des informations, favoriser l'inclusion sociale et remédier aux problèmes d'équité (accessibilité financière et fracture numérique).

8. Renforcement de la résilience des systèmes de transports face aux changements climatiques, aux pandémies et aux autres catastrophes

Veiller à ce que les systèmes de transport puissent faire face aux risques sanitaires et climatiques grâce à une approche globale et intégrée axée sur les personnes et leurs besoins.

V. Mesures envisageables au niveau national

38. L'exécution de la stratégie (voir la section III ci-avant) passe par la réalisation d'activités aux niveaux national et international. La présente section est axée sur les activités nationales, qui peuvent être menées selon différentes approches destinées à relever les différents défis auxquels les pays font face.

39. Deux approches très efficaces sont envisageables :

a) L'adoption d'ensembles cohérents de mesures, élaborées au niveau national et présentées en tant qu'engagements à une Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement ;

b) L'adoption de plans d'action nationaux dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement⁷.

40. Le Comité directeur pourrait examiner ces approches afin, éventuellement, d'arrêter des décisions à la sixième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement. Pour l'une ou l'autre de ces approches, les principales actions pourraient consister :

⁷ Pour des indications relatives à l'élaboration de tels plans, voir Christian Schweizer, Francesca Racioppi et Leda Nemer, *Élaboration de plans nationaux d'action pour les transports, la santé et l'environnement : manuel pas à pas destiné aux décideurs et planificateurs* (Copenhague, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, 2014).

- a) À adopter des mesures s’inspirant directement des engagements pris au niveau international, en particulier dans la Déclaration de Vienne ;
- b) À appliquer au niveau national les recommandations pour un transport durable respectueux de l’environnement et de la santé élaborées dans le cadre du PPE-TSE qui visent à appliquer des solutions durables d’aménagement urbain et de planification des transports (« Éviter ») ; à placer les transports publics sûrs, efficaces et de qualité au centre de la mobilité (« remplacer » et « améliorer ») ; à tirer parti de la micromobilité (« remplacer » et « améliorer ») ; à mettre en place une gestion efficace de la mobilité (« remplacer ») ; à innover de manière à développer des transports respectueux de l’environnement et de la santé (« améliorer ») ; à encourager la mobilité active (« remplacer ») ; à ne laisser personne de côté (« améliorer »).
- c) À prendre des mesures pour exécuter le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme et ses recommandations au niveau national, notamment à élaborer et à appliquer des politiques nationales en faveur du cyclisme et de la marche, soutenues par des plans, des stratégies et des programmes nationaux en la matière, qui définissent des objectifs nationaux ;
- d) À respecter les autres orientations établies dans le cadre du PPE-TSE, parmi lesquelles on trouve actuellement les publications suivantes :
- i) *A Handbook on Sustainable Urban Mobility and Spatial Planning – Promoting Active Mobility* (Manuel sur la mobilité urbaine et l’urbanisme durables : promouvoir la mobilité active)⁸ ;
- ii) *Mobility Management: A Guide of International Good Practices* (Gestion de la mobilité : guide de bonnes pratiques internationales)⁹, qui traite de l’élaboration de stratégies nationales et, au besoin, régionales et urbaines, tendant à faciliter la gestion de la mobilité, ainsi que de l’établissement de programmes de gestion de la mobilité destinés à aider les villes, les régions, les entreprises, le secteur du tourisme et les écoles ;
- iii) *Guidelines for National Eco-driving Initiatives: THE PEP Partnership on Eco-driving* (Lignes directrices pour les initiatives nationales en matière d’écoconduite : partenariat du PPE-TSE sur l’écoconduite), qui traite des stratégies et programmes nationaux en matière d’écoconduite¹⁰ ;
- e) À réaliser, au niveau national, des activités du plan de travail définies aux Réunions de haut niveau et d’autres mesures définies dans le plan d’action figurant à l’annexe I ci-après.

⁸ Publication des Nations Unies, ECE/TRANS/298.

⁹ Publication des Nations Unies, numéro de vente : E.20.II.E.10.

¹⁰ Ministère fédéral de l’action climatique, de l’environnement, de l’énergie, de la mobilité, de l’innovation et de la technologie, Autriche (Vienne, 2021).

Annexe I

Plan d'action du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (finalités, objectifs, cibles et mesures à prendre)

<i>Ligne</i>	<i>Finalités</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>
1	Amélioration des conditions de vie dans les villes et les régions par l'intégration de politiques et d'objectifs environnementaux et sanitaires dans une stratégie coordonnée de planification des transports et d'aménagement du territoire	Coordination des politiques environnementales et sanitaires avec les stratégies de planification des transports et d'aménagement du territoire et intégration à ces dernières	Le nombre de plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement a augmenté (d'ici à 2030)	<p>Mettre en place un mécanisme de suivi de la zone géographique couverte par les plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement (d'ici à 2030)</p> <p>Inscrire les plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement au programme de certaines courses de relais (d'ici à 2030)</p> <p>Encourager le lancement d'une revue académique/pratique sur l'application des plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement (d'ici à 2030)</p>
2			Un programme de formation sur les plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement, assorti de supports de cours et d'auto-apprentissage téléchargeables, est disponible sur la plateforme d'apprentissage en ligne de l'Organisation des Nations Unies (d'ici à 2030)	Élaborer, à l'intention des fonctionnaires et des praticiens, un programme de formation disponible sur la plateforme d'apprentissage en ligne de l'Organisation des Nations Unies (ou sur d'autres plateformes publiques de ce type qui soient adaptées), et en assurer la gestion (d'ici à 2030)
3			Les CDN comprennent des engagements relatifs à la mobilité active (d'ici à 2030)	Élaborer une publication sur les indicateurs de la prise en compte de la mobilité active dans les CDN et les résultats escomptés, l'objectif étant d'utiliser l'outil ForFITS pour évaluer les futures émissions de dioxyde de carbone. La publication sera disponible sur le site Web consacré aux CDN (d'ici à 2030)

<i>Ligne</i>	<i>Finalités</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>
4		Coordination des politiques sur les transports, la santé et l'environnement qui améliorent les conditions de vie	Des mesures sont prises en faveur de la réévaluation de la réglementation nationale afin que les politiques à l'intersection entre les transports, la santé et l'environnement puissent prendre cette réglementation comme point de départ ou puissent être élaborées sans qu'il soit nécessaire d'y apporter de grands changements (d'ici à 2050)	Mettre au point un mécanisme semblable au Programme d'études de la performance environnementale jouant un rôle de conseil en ce qui concerne les politiques à l'intersection entre les transports, la santé et l'environnement (d'ici à 2050)
5			Un mécanisme paneuropéen permettant de suivre les résultats des politiques coordonnées est en place (fondé sur les systèmes nationaux et locaux de suivi et de communication d'informations) (d'ici à 2030)	Établir des normes de suivi comprenant des éléments relatifs aux transports, à la santé et à l'environnement et liées à de grandes catégories de politiques (d'ici à 2030) Mettre en place un mécanisme de suivi alimenté par des données fournies par les États membres du PPE-TSE et confier l'hébergement de cet outil à la Division de statistique de la CEE (d'ici à 2030)
6			Des indicateurs relatifs à la mobilité urbaine durable (ou un ensemble approprié d'indicateurs élaborés sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies) sont collectés, systématiquement mis à disposition et utilisés dans la formulation de conseils sur les politiques à adopter	Créer un mécanisme de collecte d'indicateurs relatifs à la mobilité urbaine et mettre en place un observatoire/registre permettant leur consultation (d'ici à 2030)
7		Mise en place de mécanismes nationaux de coordination des différents secteurs et niveaux	Des mécanismes nationaux de coordination entre les secteurs des transports, de la santé, de l'environnement et de l'aménagement du territoire sont mis en place, y compris au niveau des autorités infranationales et locales, avec la participation d'autres parties prenantes concernées (d'ici à 2050)	Élaborer une publication expliquant comment les mécanismes de coordination entre les secteurs des transports, de la santé et de l'environnement et au niveau des autorités locales peuvent être organisés et financés, dans quels buts et avec quels résultats (d'ici à 2050) Lancer une revue académique/pratique sur les politiques et la réglementation concernant les transports, la santé et l'environnement, dans laquelle des solutions administratives sont envisagées pour les mécanismes nationaux de coordination (d'ici à 2030)

<i>Ligne</i>	<i>Finalités</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>
8			L'élaboration des politiques et la planification/budgétisation relatives aux transports, à la santé et à l'environnement reposent sur une communication et un appui entre le niveau national et le niveau local/municipal (d'ici à 2050)	Élaborer une publication expliquant comment les mécanismes de coordination entre les secteurs des transports, de la santé et de l'environnement et au niveau des autorités locales peuvent être organisés et financés, dans quels buts et avec quels résultats (d'ici à 2050)
9			Des mécanismes nationaux de soutien et des activités de renforcement des capacités destinés en particulier aux municipalités de taille moyenne sont en place (d'ici à 2030)	Inscrire le renforcement des capacités au programme de certaines courses de relais et présenter les mécanismes de soutien efficaces au cours de celles-ci (d'ici à 2030) Mettre en place un programme de sensibilisation dispensé par l'Académie du PPE-TSE à l'intention des ministères nationaux et des établissements d'enseignement (semblable à une initiative de formation des formateurs) (d'ici à 2030)
10			Le Comité directeur a créé un prix honorifique du PPE-TSE (d'ici à 2050)	Créer un comité spécial et établir un règlement relatif au prix honorifique, le but étant de récompenser les exemples marquants de mécanismes de coordination entre les différents secteurs et niveaux qui ont été mis en place à l'échelle nationale. Ce prix devrait tenir compte des situations différentes selon les États membres et comporter différentes catégories de récompense (d'ici à 2050)
11			Des programmes d'enseignement et de formation sont proposés aux décideurs et aux fonctionnaires afin qu'ils puissent tirer parti de l'état actuel de la technique et de la société et de leurs évolutions (d'ici à 2030)	Élaborer une publication sur les enseignements tirés des évolutions technologiques et sociales dans les secteurs des transports, de la santé et de l'environnement et sur la manière dont les politiques peuvent s'appuyer sur ces évolutions (à l'intention du personnel des municipalités et des autorités nationales) (d'ici à 2030)

<i>Ligne</i>	<i>Finalités</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>
12		Inclusion d'un volet consacré à la santé dans les évaluations des plans et projets en lien avec les transports	Des recommandations internationales quant à l'évaluation des effets des transports et de la mobilité sur l'environnement et la santé ont été élaborées et publiées (d'ici à 2050)	<p>Élaborer une publication portant sur les meilleures pratiques et comportant des orientations relatives à l'inclusion d'un volet santé dans les évaluations en lien avec les transports, en s'appuyant sur d'anciens travaux de l'OMS (d'ici à 2030)</p> <p>Adopter des recommandations internationales fondées sur les orientations relatives à l'inclusion d'un volet santé dans les évaluations en lien avec les transports préalablement publiées (d'ici à 2050)</p>
13			Un programme visant à appuyer l'inclusion d'un volet santé dans la réglementation nationale concernant les évaluations des activités en lien avec les transports est mis en place (d'ici à 2050)	<p>Créer un groupe de travail ou élargir le mandat du Partenariat pour l'outil d'évaluation économique des effets sanitaires liés à la pratique du vélo afin d'aider les États membres à inclure au mieux un volet santé dans les évaluations nationales des transports, de sorte que celui-ci soit à la fois conforme aux réglementations locales et harmonisé entre États (d'ici à 2030)</p> <p>Mettre au point un programme visant à appuyer l'inclusion d'un volet santé dans les évaluations nationales des transports tout en respectant des principes homogènes au niveau international (voir les lignes directrices et les recommandations internationales mentionnées ci-dessus) (d'ici à 2050)</p> <p>Organiser chaque année ou deux fois par an, sous la coordination de l'Académie du PPE-TSE ou du Partenariat pour l'outil d'évaluation économique des effets sanitaires liés à la pratique du vélo, une conférence consacrée à l'inclusion d'un volet santé dans les évaluations nationales des transports, au cours de laquelle les participants pourront mettre en commun leurs expériences (d'ici à 2050)</p>

<i>Ligne</i>	<i>Finalités</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>
14			Des orientations relatives à l'inclusion d'un volet santé dans la réglementation nationale concernant l'évaluation des activités en lien avec les transports sont communiquées aux parties prenantes concernées (d'ici à 2030)	Élaborer une série de publications s'appuyant sur les délibérations et les résultats obtenus grâce au programme visant à appuyer l'inclusion d'un volet santé (d'ici à 2050) Inscrire au programme d'une course de relais des consultations sur l'inclusion d'un volet santé dans l'évaluation nationale des transports (ces consultations peuvent être le point de départ d'une série de conférences) (d'ici à 2030)
15	Mise en place de transports propres, peu bruyants et à émissions nettes nulles grâce à la mise en œuvre de politiques et d'actions en faveur d'une mobilité saine, active et plus sûre	Mise en place de politiques et de mesures en faveur d'une mobilité saine, active et plus sûre	La prise de décisions participative associant de nombreux acteurs, à savoir les autorités municipales, les responsables de l'aménagement du territoire, les organismes de logement et de transport, les autorités sanitaires et les responsables locaux, ainsi que la population des villes et les travailleurs pendulaires, est encouragée (d'ici à 2050)	Désigner un « champion » de la prise de décisions intégrée en matière de transports, de santé et d'environnement, chargé de transmettre des messages clefs lors de conférences, auprès des universités et devant les autorités de réglementation (d'ici à 2050)
16			Les personnes et les services et biens essentiels sont accessibles aisément en transport en commun, à pied et à vélo dans de bonnes conditions de sécurité, y compris sanitaire (d'ici à 2050)	Créer un wiki ou élaborer une série de publications sur les meilleures pratiques adoptées également par le « champion » susmentionné (d'ici à 2050)
17			Le fret est inclus dans l'approche intégrée des transports, de la santé et de l'environnement, de sorte que les marchandises puissent être commercialisées sans que l'habitabilité des zones urbaines soit compromise (d'ici à 2030)	Créer un groupe de travail sur la gouvernance et la réglementation de la logistique urbaine, chargé d'améliorer la compréhension des facteurs qui influent sur la demande de transports de manière à maîtriser/gérer cette dernière dans les zones urbaines, grâce auquel il sera possible de mettre en commun les expériences (d'ici à 2030)

<i>Ligne</i>	<i>Finalités</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>
18		Existence de transports propres, sûrs, peu bruyants et à émissions nettes nulles	Un programme destiné à promouvoir des transports propres, sûrs, peu bruyants et à émissions nettes nulles est en place (d'ici à 2050)	Mettre en place des cycles d'essai de référence pour tous les types de véhicules, y compris les vélos électriques (d'ici à 2050)
19			Les compétences des pays, des régions et des municipalités sont renforcées pour ce qui est de la conception d'infrastructures de mobilité active et intermodale (d'ici à 2030)	Enrichir le programme de cours dispensés par l'Académie du PPE-TSE (d'ici à 2030)
20			Des plateformes de connaissances sur la mobilité active sont créées et fonctionnelles (d'ici à 2030)	Assurer une coordination entre les plateformes de connaissances sur la mobilité active, semblable à celle qui existe entre les centres de connaissances sur la mobilité à vélo et que prévoit le Plan directeur pour la promotion du cyclisme (d'ici à 2030)
21			Un centre de connaissances sur les certificats relatifs aux questions d'environnement, de société et de gouvernance dans le secteur des transports est créé (d'ici à 2030)	Mettre en place un programme de formation sur les certificats relatifs aux questions d'environnement, de société et de gouvernance dans le secteur des transports (d'ici à 2030) Encourager la prise en compte des certificats du PPE-TSE relatifs aux questions d'environnement, de société et de gouvernance (d'ici à 2030)
22			Un programme axé sur l'amélioration des contrôles techniques des véhicules sur les plans de la sécurité et de l'environnement est en place (d'ici à 2030)	Mettre au point des cours et des supports d'auto-apprentissage dans le cadre de l'Académie du PPE-TSE (d'ici à 2030) Élaborer des lignes directrices pour les contrôles techniques en ce qui concerne la sécurité et l'environnement (d'ici à 2030) Rédiger un accord sur l'harmonisation des procédures nationales de contrôle technique qui portent sur les caractéristiques environnementales des véhicules routiers et veiller à ce que des véhicules d'occasion

<i>Ligne</i>	<i>Finalités</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>
23			Un mécanisme visant à favoriser le renouvellement des véhicules urbains, notamment les parcs de véhicules de transport public, grâce à l'introduction de véhicules électriques et de véhicules autonomes, est en place (d'ici à 2050)	<p>[importés] dont le système de traitement aval est défaillant n'entrent pas sur le marché (d'ici à 2050)</p> <p>Créer un groupe de travail coopérant avec les institutions financières internationales afin de soutenir les autorités municipales et rurales chargées des transports publics dans le financement des véhicules et des services, en particulier dans le recours à des instruments de financement vert (d'ici à 2050)</p> <p>Élaborer une publication présentant des lignes directrices/les meilleures pratiques en ce qui concerne le choix, le financement et l'acquisition de véhicules dotés de nouvelles technologies de propulsion (d'ici à 2050)</p> <p>(Mesures identiques à celles prises pour la cible n° 51 ci-après)</p>
24			Un programme visant l'amélioration du contrôle qualité des combustibles est en place (d'ici à 2050)	<p>Créer un groupe de travail sur le contrôle qualité des combustibles (d'ici à 2030)</p> <p>Créer un registre international de statistiques sur la qualité des combustibles, alimenté par les contributions des États membres (d'ici à 2030)</p> <p>Mettre au point des cours et des supports d'auto-apprentissage sur le contrôle qualité des combustibles dans le cadre de l'Académie du PPE-TSE (d'ici à 2050)</p>
25	Mise en place de formes de mobilité et de modes de transport accessibles à tous et inclusifs	Planification de réseaux de transport inclusifs	Des activités de communication et de diffusion relatives à la planification et l'exploitation de réseaux de transport inclusifs sont mises en place (d'ici à 2030)	Inscrire la planification et l'exploitation de réseaux de transport inclusifs au programme de certaines courses de relais (d'ici à 2030)

<i>Ligne</i>	<i>Finalités</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>
26			Des lignes directrices ou des formations visant à étoffer les informations actuellement collectées sur l'offre et la demande de transports sont élaborées et publiées, l'objectif étant de tenir dûment compte des différences entre usagers (d'ici à 2030)	<p>Élaborer des lignes directrices sur la collecte d'informations relatives à l'offre et à la demande de transports afin de faire en sorte que les différences entre usagers soient dûment prises en compte (d'ici à 2030)</p> <p>Mettre au point des supports de formation, assortis de supports de cours et d'auto-apprentissage téléchargeables, disponibles sur une plateforme d'apprentissage en ligne (d'ici à 2050)</p> <p>(Mesures identiques à celles prises pour la cible n° 28 ci-après)</p>
27			Des méthodes et outils d'évaluation de l'ampleur des inégalités devant les transports et de la pauvreté des transports sont élaborés et publiés (d'ici à 2030)	<p>Définir les meilleures pratiques pour mesurer et comprendre les inégalités devant les transports et de la pauvreté des transports et préciser comment ces mesures peuvent être utilisées dans la planification (d'ici à 2030)</p> <p>Définir les meilleures pratiques relatives aux programmes de réduction des inégalités devant les transports et de la pauvreté des transports (mesure de suivi, d'ici à 2050)</p>
28		Adoption de politiques de transport tenant compte des besoins et des habitudes de déplacement des personnes selon leur genre	Les systèmes de transports sont conçus et exploités de sorte qu'ils pourvoient aux besoins de tous les usagers (d'ici à 2030)	<p>Élaborer des lignes directrices sur la collecte d'informations relatives à l'offre et à la demande de transports afin de faire en sorte que les différences entre usagers soient dûment prises en compte (d'ici à 2030)</p> <p>Mettre au point des supports de formation, assortis de supports de cours et d'auto-apprentissage téléchargeables, disponibles sur une plateforme d'apprentissage en ligne (mesure de suivi, d'ici à 2050)</p>

<i>Ligne</i>	<i>Finalités</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>
29		Adoption de politiques de transport tenant compte des besoins et des habitudes de déplacement des enfants et des jeunes	Les systèmes de transports sont conçus et exploités de sorte qu'ils pourvoient aux besoins de tous les usagers (d'ici à 2030)	Organiser une manifestation et élaborer une publication consacrée à l'ensemble des besoins des enfants et des jeunes pour ce qui est des déplacements quotidiens et de la mobilité active, et à la manière dont ces besoins peuvent être satisfaits dans la pratique, par exemple grâce à la conception universelle (d'ici à 2030)
30			Des plateformes et programmes nationaux permettent la participation des jeunes à la prise de décisions concernant les transports, la santé et l'environnement (d'ici à 2030)	<p>Créer, en coopération avec les États membres du PPE-TSE, des représentants des jeunes et des organisations de jeunes, un plan directeur paneuropéen pour une mobilité adaptée aux enfants et aux jeunes, comprenant des indicateurs, des boîtes à outils et des listes d'éléments à vérifier, qui permettent d'accompagner l'application de mesures en faveur de la mobilité des enfants et des jeunes (d'ici à 2030)</p> <p>Élaborer des lignes directrices concernant la formation des éducateurs à la mobilité (d'ici à 2030)</p> <p>Élaborer une publication sur les expériences et les possibilités de participation des jeunes à la planification du cadre bâti et de l'offre de transports (mesures de suivi, d'ici à 2050)</p>
31		Adoption de politiques de transport tenant compte des besoins et des habitudes de déplacement des personnes âgées	Les systèmes de transports sont conçus et exploités de sorte qu'ils pourvoient aux besoins de tous les usagers (d'ici à 2030)	<p>Recenser les difficultés rencontrées par les personnes âgées dans leurs déplacements quotidiens et dans l'accès aux services de santé (notamment en raison de la dématérialisation des services) (d'ici à 2030)</p> <p>Élaborer une publication et donner des conseils sur les moyens d'éviter que les personnes âgées soient exclues en raison des difficultés qu'elles rencontrent dans l'accès aux services de transport et de santé (d'ici à 2030)</p>

<i>Ligne</i>	<i>Finalités</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>
32		Adoption de politiques de transport tenant compte des besoins et des habitudes de déplacement des personnes handicapées	Les systèmes de transports sont conçus et exploités de sorte qu'ils pourvoient aux besoins de tous les usagers (d'ici à 2030)	<p>Élaborer un règlement type qui soit technologiquement neutre afin d'éviter que les personnes âgées soient exclues en raison de la transformation numérique (mesure de suivi, d'ici à 2050)</p> <p>Recenser les difficultés rencontrées par les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées dans leurs déplacements quotidiens au sein des zones urbaines et dans l'utilisation des espaces publics (d'ici à 2030)</p> <p>Encourager l'harmonisation de la réglementation relative à l'accès des utilisateurs de fauteuil roulant aux véhicules de transport public (mesure semblable à celle prise pour les chemins de fer) (d'ici à 2030)</p>
33		Adoption de politiques de transport tenant compte des besoins et des habitudes de déplacement dans les zones rurales et péri-urbaines	Des connaissances sur la manière d'améliorer la mobilité durable et les transports dans les zones rurales sont disponibles et mobilisées (d'ici à 2050)	Élaborer des lignes directrices/définir les meilleures pratiques en ce qui concerne l'organisation des transports publics et intermodaux dans les zones à faible densité, en mettant l'accent sur le rôle que peuvent jouer le vélo et le vélo électrique pour les déplacements quotidiens comme pour le tourisme (lien avec les activités du Partenariat pour une mobilité durable dans le secteur du tourisme) (d'ici à 2050)
34		Adoption de politiques de transport tenant compte des besoins et des habitudes de déplacement des personnes à faible revenu	Des connaissances sur la manière d'améliorer la mobilité durable et les transports dans les zones à la périphérie des villes et pour les groupes à faible revenu sont disponibles et mobilisées (d'ici à 2050)	<p>Élaborer des méthodes de mesure de l'équité et des effets de l'exclusion découlant des transports dans les zones à la périphérie des villes qui serviront à la planification (d'ici à 2030)</p> <p>Inscrire au programme de certaines courses de relais des consultations sur les questions d'équité et d'exclusion découlant des transports à la périphérie des villes et sur les mesures correctives (d'ici à 2050)</p>

<i>Ligne</i>	<i>Finalités</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>
35	Incitation des acteurs concernés à consentir des investissements, à prendre des mesures d'incitation fiscale et à lancer des initiatives de financement vert visant à développer les transports durables et à stimuler la création d'emplois et l'activité économique	Investissements, incitations fiscales et initiatives de financement vert consacrés au développement de transports durables	La priorité est accordée aux améliorations apportées aux transports publics et à la mobilité active et un financement approprié est octroyé en ce sens (d'ici à 2030)	<p>Élaborer, en collaboration avec le Centre d'excellence de la CEE pour les partenariats publics-privés, des lignes directrices comprenant les meilleures pratiques relatives aux obligations vertes, aux partenariats public-privé et aux taxes d'aménagement du territoire permettant de financer les transports publics, les connexions intermodales et les infrastructures de mobilité active (d'ici à 2030).</p> <p>Créer une plateforme au sein de laquelle les besoins des municipalités en ce qui concerne les transports publics et les infrastructures de mobilité active peuvent rencontrer les offres de financement vert (d'ici à 2030)</p>
36		Constatations que les investissements dans les transports durables stimulent la création d'emplois et l'activité économique	Les statistiques et les publications établissant le lien entre investissements dans les transports durables et création d'emploi sont mises à jour (d'ici à 2030)	<p>Créer un observatoire sur les emplois verts et les changements apporté aux transports dans le cadre des activités du Partenariat pour l'emploi dans un secteur des transports respectueux de l'environnement et de la santé, et établir des statistiques normalisées pertinentes (d'ici à 2030)</p> <p>Élaborer une série de publications régulières comportant des statistiques synthétiques sur l'emploi dans un secteur des transports respectueux de l'environnement et de la santé (d'ici à 2030)</p>
37	Avantages de la transformation numérique des services de transport et de mobilité utilisés pour assurer la durabilité des transports	Aide apportée à l'administration publique dans ses échanges avec les acteurs de la transformation numérique	Des connaissances sur la manière d'échanger avec les acteurs de la transformation numérique sont disponibles (d'ici à 2030)	Créer une plateforme destinée à aider l'administration publique à échanger avec les acteurs de la transformation numérique et de la mobilité en tant que service, ou à jouer le rôle d'agrégateur de services de mobilité en tant que service, en mettant l'accent sur la promotion de déplacements quotidiens durables au moyen d'outils numériques (dans le cadre des activités du Partenariat pour la mobilité active et du

<i>Ligne</i>	<i>Finalités</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>
				Partenariat pour une mobilité durable dans le secteur du tourisme) (d'ici à 2030)
38		Durabilité sociale, environnementale et financière garantie afin de soutenir la transformation numérique des services de transport et de mobilité	La transformation numérique et la mobilité en tant que service sont des approches efficaces de la gestion de la mobilité (d'ici à 2030)	Présenter la gestion de la mobilité reposant sur les services numériques dans le cadre de courses de relais (d'ici à 2030)
39			Des connaissances sur la promotion de la durabilité environnementale dans la transformation numérique des transports et de la mobilité sont disponibles (d'ici à 2050)	Élaborer une publication sur l'utilisation de la transformation numérique au service de solutions de transport respectueuses de la santé et écologiquement viables (d'ici à 2050)
40			Les systèmes internationaux et nationaux de réservation de transports publics, notamment les systèmes de réservation de voitures et vélos en libre-service et les systèmes d'information sur les déplacements, sont interopérables et conviviaux (d'ici à 2050)	Créer un groupe de travail sur l'interopérabilité des systèmes d'information et de réservation, qui coopère avec les organismes internationaux de normalisation (d'ici à 2050)
41			Les systèmes de réservation et les stratégies de marketing touristique intègrent les transports publics et des informations sur les déplacements (d'ici à 2030)	Organiser, dans le cadre des activités du Partenariat pour une mobilité durable dans le secteur du tourisme, des manifestations présentant l'intégration des systèmes d'information et de réservation (d'ici à 2030)
42			Des connaissances sur la transformation numérique aux fins du suivi et de la gestion des systèmes sont disponibles, notamment s'agissant de la mise en place de systèmes de délivrance des titres de transport et de gestion des revenus qui favorisent l'équité dans l'accès aux transports et du recours à de tels systèmes (d'ici à 2050)	Engager, à l'occasion de certaines courses de relais, des consultations sur les pratiques en matière de délivrance intégrée de titres de transport dans les transports publics (d'ici à 2030) Élaborer une publication sur les meilleures pratiques dans les transports publics, les stratégies de tarification et la délivrance de titres de transport intégrée et durable sur le plan social (d'ici à 2050)

<i>Ligne</i>	<i>Finalités</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>
43			Les zones urbaines sont dotées de systèmes améliorés de contrôle de la vitesse des véhicules, y compris des trottinettes électriques, (d'ici à 2030)	Créer, en coopération avec le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules de la CEE, un groupe de travail sur les systèmes de contrôle de vitesse (d'ici à 2030)
44			Des prestations numériques, telles que le télétravail et des services publics accessibles grâce à des guichets numériques, sont assurées et permettent de réduire la demande de transport (d'ici à 2030)	Élaborer une publication sur les effets de la mise en place de prestations numériques, telles que le télétravail et les services publics accessibles grâce à des guichets numériques, sur la demande de transport (d'ici à 2030)
45	Mise en œuvre de modes de gestion et de services de mobilité durable, qui font appel à des technologies appropriées, aux fins de l'émergence de transports propres, efficaces, sains et sûrs	Augmentation du nombre de solutions de gestion de la mobilité mises en place	Une stratégie paneuropéenne visant à promouvoir la gestion de la mobilité dans le cadre des partenariats du PPE-TSE et en coopération avec l'EPOMM est élaborée (d'ici à 2050)	Élaborer, en coopération avec l'EPOMM, un plan directeur paneuropéen pour la promotion de la gestion de la mobilité axé sur les difficultés et perspectives nouvelles (transformation numérique et mobilité en tant que service, offre limitée de transports en commun ou sécurité des voies cyclables et piétonnes), semblable au Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme (d'ici à 2050)
46			La coopération et les partenariats relatifs à la gestion de la mobilité dans le cadre du PPE-TSE sont étendus, notamment grâce à la coopération avec des organisations compétentes (par exemple, EPOMM) (d'ici à 2050)	Créer une plateforme de connaissances sur la gestion de la mobilité en coopération avec l'EPOMM ou en complément de celle-ci, chargée d'appliquer le Plan directeur pour la promotion de la gestion de la mobilité, qui pourvoie aux besoins de tous les pays de la région et réponde à toutes les situations (son champ d'application serait donc plus vaste que celui de l'EPOMM) (d'ici à 2050)
47			L'introduction de plans de gestion de la mobilité obligatoires en cas de nouvelles constructions est encouragée (d'ici à 2050)	Aider les États membres à introduire des plans de gestion de la mobilité obligatoires en cas de nouvelles constructions (d'ici à 2050)

<i>Ligne</i>	<i>Finalités</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>
48			Les meilleures pratiques les plus récentes en matière de gestion de la mobilité sont disponibles et mises en évidence (d'ici à 2030)	Publier une nouvelle édition de la publication de la CEE et du PPE-TSE sur les pratiques de gestion de la mobilité qui mette l'accent sur les difficultés et perspectives nouvelles (transformation numérique et mobilité en tant que service, offre limitée de transports publics ou sécurité des voies cyclables et piétonnes) (d'ici à 2030)
			Élaborer des lignes directrices en coordination avec d'autres États membres dans le cadre du PPE-TSE aux fins de la définition de stratégies nationales de gestion de la mobilité tendant à ce que la mobilité soit adaptée aux enfants et aux jeunes (d'ici à 2050)	Tenir compte des besoins des enfants et des jeunes (par exemple, dans les écoles, les crèches et les organisations de jeunes) dans le chapitre du Plan directeur pour une mobilité adaptée aux enfants et aux jeunes consacré à la gestion de la mobilité (d'ici à 2050)
49		Création de pôles d'échange intermodal et d'équipements qui soient pratiques pour les usagers	Des connaissances sur la notion de pôle d'échange intermodal dans les transports publics sont disponibles (d'ici à 2030)	Créer un prix récompensant les meilleurs exemples de pôles d'échange intermodal et d'organisation de la mobilité et tenant compte de différents cas de figure ou environnements urbains, périphériques et ruraux et de la diversité des situations nationales caractérisée par une offre de services et des infrastructures variées (d'ici à 2030) Élaborer une publication comprenant des exemples d'intégration de la mobilité active dans l'offre de transports publics, qui constituent l'épine dorsale des transports, grâce à des pôles d'échange intermodal et à des installations simplifiées (mesure de suivi, d'ici à 2050)
50		Plus grande mise en avant, au sein du Réseau des Villes-santé de l'OMS, du rôle essentiel joué par les transports et la mobilité	Le Réseau des Villes-santé de l'OMS se charge d'informer les professionnels de santé sur les transports publics et sur le rôle joué par les transports publics intégrés et la mobilité active dans la promotion de la santé (d'ici à 2030)	Coopérer avec l'OMS pour qu'une attention plus grande soit accordée aux transports en commun et à la mobilité active dans les plans de développement sanitaire des villes (d'ici à 2030)

<i>Ligne</i>	<i>Finalités</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>
51		Soutien à la mise en place de technologies propres, efficaces, saines et sûres pour les systèmes de transport	Le recours à des technologies propres dans les transports publics est encouragé et un financement approprié est octroyé dans ce sens (d'ici à 2050)	<p>Créer un groupe de travail coopérant avec les institutions financières internationales afin de soutenir les autorités municipales et rurales chargées des transports publics dans le financement des véhicules et des services, en particulier dans le recours à des instruments de financement vert (d'ici à 2030)</p> <p>Élaborer une publication présentant des lignes directrices/les meilleures pratiques en ce qui concerne le choix, le financement et l'acquisition de véhicules dotés de nouvelles technologies de propulsion (d'ici à 2050)</p>
52		Soutien à la création de stratégies et de programmes nationaux d'écoconduite	Les lignes directrices sur l'écoconduite sont complétées et les activités de promotion connexes sont élargies (d'ici à 2030)	Élargir les lignes directrices sur l'écoconduite aux engins mobiles non routiers (d'ici à 2030)
53			Les manifestations visant à promouvoir l'écoconduite et à faire se répandre cette pratique sont encouragées et organisées (d'ici à 2030)	<p>Inscrire des initiatives d'écoconduite au programme des courses de relais (y compris pour les transports publics) (d'ici à 2030)</p> <p>Diffuser, par l'intermédiaire du Partenariat sur l'écoconduite, des documents de sensibilisation destinés à appuyer les campagnes menées au niveau national (d'ici à 2050)</p> <p>Apporter, par l'intermédiaire du Partenariat sur l'écoconduite, une assistance technique aux États souhaitant créer des centres de formation à l'écoconduite/mettre en place des initiatives à l'intention des maîtres formateurs (d'ici à 2030)</p> <p>Organiser un championnat d'écoconduite (d'ici à 2030)</p>

<i>Ligne</i>	<i>Finalités</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>
54		Amélioration de la performance environnementale et sanitaire du parc de véhicules	Un programme visant à éviter le transfert des véhicules d'occasion les moins performants vers des pays moins riches est mis en place (d'ici à 2050)	<p>Mettre en place un observatoire permettant de suivre le transfert des véhicules d'occasion vers des pays moins riches et de mesurer les conséquences sur l'environnement et la santé (comme c'est le cas pour les véhicules de transport public) (d'ici à 2050)</p> <p>Créer une plateforme permettant d'examiner les réglementations sur les véhicules d'occasion, la santé, la durabilité environnementale et sociale et l'équité, assortie d'un programme destiné à éviter le transfert des véhicules d'occasion les moins performants vers des pays moins riches (comme c'est le cas pour les véhicules de transport public) (d'ici à 2030)</p>
55	Promotion de solutions visant à assurer une mobilité urbaine durable, dont un large éventail de modes de transport public urbain électrique, le cyclisme et la marche à pied, et prise en compte de ces formes de mobilité dans la planification des transports et l'aménagement du territoire	Promotion des modes de transport public urbain, en particulier les modes électriques	Des connaissances approfondies sur les nouveaux moyens de financer les équipements et les activités de transport public sont disponibles et mises en forme pour être publiées (d'ici à 2030)	<p>Élaborer, à l'intention de l'administration publique, des lignes directrices assorties de modèles de contrats axés sur la performance et examiner les nouveaux acteurs de la prestation de services de transport ou de la mise à disposition de véhicules et les nouveaux rôles qu'ils doivent endosser (d'ici à 2050)</p> <p>Créer une plateforme destinée à mettre en commun les expériences de financement de bus et d'équipements électriques dotés de technologies de propulsion propres (d'ici à 2030)</p>
56		Amélioration de la performance environnementale et sanitaire du parc de véhicules	La modification de la composition des flottes de transport public les rend plus performantes sur les plans sanitaire et environnemental (d'ici à 2050)	<p>Élaborer des recommandations sur le niveau minimal de qualité des véhicules de transport public (d'ici à 2030)</p> <p>Mettre en place un observatoire permettant de suivre le transfert des véhicules d'occasion vers des pays moins riches et de mesurer les conséquences sur l'environnement et la santé (comme c'est le cas pour les véhicules particuliers) (d'ici à 2050)</p>

<i>Ligne</i>	<i>Finalités</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>
				Créer une plateforme permettant d'examiner les réglementations sur les véhicules d'occasion, la santé, la durabilité environnementale et sociale et l'équité, assortie d'un programme destiné à éviter le transfert des véhicules d'occasion les moins performants vers des pays moins riches (comme c'est le cas pour les véhicules particuliers) (d'ici à 2030)
57	Promotion du vélo et de la marche en milieu urbain et multiplication de la part du vélo par deux	Promotion du vélo et de la marche en milieu urbain et multiplication de la part du vélo par deux	La sécurité des cyclistes, piétons et usagers des services de micromobilité est améliorée dans tous les pays de la région et le nombre de cas de décès et de blessures graves est considérablement réduit dans l'ensemble de la région (d'ici à 2030)	<p>Élaborer un projet de convention sur la mise en place d'un réseau cyclable à l'échelle de la CEE. Une telle convention délimiterait des itinéraires cyclables de référence et comporterait des dispositions relatives à des normes minimales pour ces itinéraires (d'ici à 2030)</p> <p>Créer un groupe de travail en vue de l'élaboration d'une convention sur la mise en place d'un réseau cyclable à l'échelle de la CEE, chargé de définir des normes minimales (extension du mandat du Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables) (d'ici à 2030).</p>
58			Les effets bénéfiques de la mobilité active sur la santé sont mis en avant afin d'augmenter la part modale de la mobilité active (d'ici à 2030)	Charger un ancien sportif de devenir le « champion » du PPE-TSE et de faire connaître les effets bénéfiques de la mobilité active sur la santé ainsi que les politiques publiques en matière de promotion de la mobilité active et de sécurité des infrastructures de mobilité active (d'ici à 2030)
59	Promotion de la coordination entre planification des transports publics et des modes de mobilité actifs et aménagement du territoire	Promotion de la coordination entre planification des transports publics et des modes de mobilité actifs et aménagement du territoire	Des espaces et des infrastructures consacrés à la mobilité active en milieu urbain et rural sont mis en place, conformément au Plan directeur pour la mobilité active et en lien avec les infrastructures et les services de transport public (d'ici à 2050)	Mettre sur pied un programme d'études consacré à la mobilité active et à l'espace public au sein de l'Académie du PPE-TSE (d'ici à 2050)

<i>Ligne</i>	<i>Finalités</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>
			Les espaces et infrastructures consacrés à la mobilité active en milieu urbain et rural sont connectés aux infrastructures et services de transport public (d'ici à 2050)	Mettre sur pied un programme d'études consacré aux transports publics et à l'aménagement du territoire au sein de l'Académie du PPE-TSE (d'ici à 2050)
60			Une planification et une réglementation de l'espace urbain transparentes, capables de s'adapter aux transports conventionnels, à la mobilité partagée et à la mobilité autonome, sont encouragées (d'ici à 2050)	Créer un groupe de travail sur l'utilisation de l'espace public urbain en relation avec l'offre de transport (d'ici à 2050)
61		Promotion de la planification intégrée des transports multimodaux qui incluent les transports publics, la marche, le vélo et les autres engins de déplacement à roues	Les politiques et les plans mis en place intègrent la planification des transports et l'aménagement du territoire (d'ici à 2030)	<p>Promouvoir des politiques nationales en faveur du vélo (chacune soutenue par un plan national en faveur du vélo et un centre national de compétences pour le cyclisme) et l'intégration du cyclisme dans les transports publics et dans les orientations sur l'utilisation des espaces partagés (d'ici à 2030).</p> <p>Promouvoir l'instauration de règlements encourageant la cohabitation avec les vélos dans les cadres réglementaires nationaux (d'ici à 2030)</p> <p>Promouvoir des politiques nationales en faveur de la marche (chacune soutenue par un plan national en faveur de la marche), assorties d'orientations sur l'utilisation des espaces partagés ; promouvoir la réduction de la vitesse des véhicules sur les routes urbaines (norme fixée à 30 km/h, les limitations plus élevées constituant des exceptions) (mesure de suivi, d'ici à 2050)</p>
62			L'offre touristique repose sur la marche et le cyclisme, complétés par les transports publics, et ne dépend plus de la disponibilité d'une voiture (d'ici 2030)	Créer un prix du PPE-TSE récompensant le tourisme durable afin de mettre en avant et soutenir les sites qui font reposer leur offre touristique sur la mobilité active et les transports publics (d'ici à 2030)

<i>Ligne</i>	<i>Finalités</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>
63		Intérêt accru pour les transports publics et leur part dans la répartition modale : placer les transports publics sûrs, efficaces, et de qualité au cœur de la mobilité	Les systèmes dans lesquels les transports publics sont au centre de la mobilité sont encouragés : les autres services et infrastructures sont conçus pour faciliter les transports publics (d'ici à 2030)	Créer un groupe de travail chargé d'encourager l'instauration d'un cadre « éviter-changer-améliorer » dans la législation ou réglementation nationale ou fédérale et de promouvoir des transports intégrés axés sur les transports publics (d'ici à 2030)
64		Aménagement du territoire et infrastructures favorisant les modes de transport durables et réduisant la nécessité de se déplacer	Les services essentiels dans les zones urbaines sont accessibles en quinze minutes grâce à des solutions de mobilité active ou aux transports publics (d'ici à 2050)	<p>Créer un groupe de travail sur les « villes du quart d'heure », la mobilité active et les transports publics afin de dégager et de mettre en commun les meilleures pratiques (d'ici à 2030)</p> <p>Mettre au point, dans le cadre de l'Académie du PPE-TSE, des cours sur les villes du quart d'heure et sur le soutien approprié à apporter aux transports publics et actifs et veiller à ce que ces cours soient reconnus dans le cadre de l'enseignement universitaire de premier cycle et de deuxième ou troisième cycle (d'ici à 2050)</p> <p>Créer un prix récompensant les exemples marquants de villes du quart d'heure, de zones urbaines qui se sont développées grâce à un soutien approprié apporté aux transports publics et actifs, et d'interventions destinées à corriger la configuration des zones urbaines dans lesquelles un soutien approprié n'avait pas été apporté aux transports publics et actifs (d'ici à 2050)</p>

<i>Ligne</i>	<i>Finalités</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>
65		Sécurité juridique donnée aux prestataires de services et aux usagers de la micromobilité et assortie de l'application effective de normes de sécurité et compréhension des questions d'inclusion sociale et d'équité (accessibilité financière et fracture numérique)	Des normes de sécurité pour la micromobilité sont établies et appliquées, et les effets de la micromobilité sur le plan social sont compris (d'ici à 2030)	Créer un groupe de travail sur la micromobilité s'intéressant à la réglementation, à la sécurité et à l'équité afin de mieux comprendre la progression de la micromobilité et de mettre en commun des données et des expériences (d'ici à 2030)
66	Résilience des systèmes de transports face aux changements climatiques, aux pandémies et aux autres catastrophes	Systèmes de transport capables de faire face aux risques sanitaires et climatiques grâce à une approche globale et intégrée axée sur les personnes et leurs besoins	Les connaissances sont approfondies et les meilleures pratiques mises en commun s'agissant des mesures destinées à garantir l'accessibilité dans les situations d'urgence sanitaire (d'ici à 2050)	Créer un groupe de travail sur les mesures d'intervention destinées à garantir l'accessibilité dans les situations d'urgence sanitaire aux niveaux international, national et local (d'ici à 2030) Publier des lignes directrices pour l'élaboration de mesures d'intervention destinées à garantir l'accessibilité dans les situations d'urgence sanitaire aux niveaux international, national et local (d'ici à 2050) Publier des lignes directrices sur les plans mis en place aux niveaux international, national et local et détaillant les mesures d'intervention destinées à garantir une accessibilité suffisante dans les situations d'urgence sanitaire (d'ici à 2050)

Les connaissances sont approfondies et les meilleures pratiques mises en commun s'agissant des mesures prises aux niveaux international, national et local et destinées à garantir l'accessibilité des sites critiques en cas de phénomènes météorologiques extrêmes et des conditions acceptables pour le transport des personnes et des marchandises malgré les effets des changements climatiques (d'ici à 2030)

S'appuyer sur le Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements pour favoriser la collaboration internationale et l'échange d'informations (notamment en ce qui concerne les projections climatiques et les cartes de risques) et de bonnes pratiques pour ce qui est d'utiliser les projections climatiques, d'évaluer les effets (par exemple, études de vulnérabilité), de mettre à jour les normes techniques et les méthodes, d'évaluer les coûts socioéconomiques de l'adaptation et d'assurer la résilience des infrastructures et des services de transport (d'ici à 2030)

Créer un répertoire en ligne de cartes de risques concernant les phénomènes météorologiques extrêmes et les infrastructures de transport, en coopération avec le Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements, qui travaille sur les projections climatiques (d'ici à 2030)

Encourager l'élaboration de plans internationaux, nationaux et locaux détaillant les mesures d'intervention destinées à garantir une accessibilité suffisante aux sites critiques en cas de phénomènes météorologiques extrêmes et des conditions acceptables pour le transport des personnes et des marchandises malgré les effets des changements climatiques (d'ici à 2030)

Organiser une série de conférences sur la sensibilisation et la mise en commun d'expériences et de bonnes pratiques s'agissant des mesures d'intervention destinées à garantir l'accessibilité dans les cas où les effets changements climatiques se font sentir, à la suite de la conférence organisée en France en

<i>Ligne</i>	<i>Finalités</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>
				mai 2023 en coopération avec le Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements (d'ici à 2030)
68	Avancées clefs sur la voie d'une mobilité saine et active dans la région paneuropéenne	Application du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme et extension de la participation au Partenariat pour la mobilité active	Les travaux du Partenariat pour la mobilité active du PPE-TSE sont soutenus et la participation à ce partenariat est renforcée dans l'ensemble de la région (d'ici à 2030)	Organiser des manifestations destinées à promouvoir le Partenariat pour la mobilité active auprès des pays de la région qui n'y participent pas encore (d'ici à 2050)
69			L'application du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme est soutenue dans le cadre du Partenariat pour la mobilité active (d'ici à 2050)	Appliquer les mesures prévues dans le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme (d'ici à 2050) Créer, dans le cadre du Partenariat pour la mobilité active, un registre des mesures prises au niveau national aux fins de l'application du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme (d'ici à 2050)
70			Un centre de compétences paneuropéen sur la mobilité active est créé (d'ici à 2050)	Créer un centre de compétences paneuropéen sur la mobilité active, ainsi que le prévoit le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme et les plans suivants pour la promotion de la marche et de la mobilité active (d'ici à 2050)
71		Création d'un réseau cyclable transeuropéen	Le Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables nouvellement créé est soutenu, de même que les mesures nécessaires pour concevoir et mettre en place un réseau cyclable transeuropéen, sur la base des éléments et des principes figurant dans le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme (d'ici à 2030)	Proposer, par l'intermédiaire du Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables nouvellement créé, un réseau cyclable transeuropéen et en présenter les spécifications techniques (d'ici à 2030) Proposer un projet de réseau cyclable transeuropéen pour adoption (d'ici à 2030)

<i>Ligne</i>	<i>Finalités</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Mesures</i>
72		Financement approprié de la mobilité active	La mise en place d'un programme de financement paneuropéen pour le développement des infrastructures de mobilité active et le renforcement des capacités est soutenue, et une coopération durable est établie à cet égard avec les institutions financières internationales (d'ici à 2050)	Soutenir le programme de financement paneuropéen pour le développement des infrastructures de mobilité active et le renforcement des capacités, établir une coopération durable avec les institutions financières internationales à cet égard (d'ici à 2050)
73			Les mesures prises aux échelons national et local concernant la mobilité active sont soutenues, par exemple grâce à un accès facilité aux possibilités de financement internationales et régionales	
74		Collecte de données plus large qui vise à rendre dûment compte de la mobilité active	La collecte de données sur le cyclisme et la marche est sensiblement améliorée au niveau paneuropéen, notamment grâce à une réforme de la répartition modale actuelle et des statistiques sur les transports, et inclut tous les trajets à pied et à vélo, y compris vers et depuis les parkings, les parcs à vélos et le réseau de transports publics (d'ici à 2050)	Créer un groupe de travail des statistiques de la mobilité active, chargé de concevoir et de mettre en place un système de comptabilisation nationale des statistiques des transports qui rende correctement compte de la marche et du cyclisme (d'ici à 2050)

Abréviations : EPOMM, Plateforme européenne de gestion de la mobilité ; CDN, contributions déterminées au niveau national ; ForFITS, Futurs systèmes de transport intérieur.

Annexe II

Décisions et mesures prises par le groupe de travail spécial chargé de l'élaboration de la stratégie et des éventuels instruments juridiques de ses quatrième à septième réunions

1. On trouvera dans la présente annexe les décisions et mesures prises par le groupe de travail spécial chargé de l'élaboration de la stratégie et des éventuels instruments juridiques à ses réunions organisées après la vingtième session du Comité directeur (Genève, 17-19 octobre 2022).

A. Quatrième réunion, 1^{er} décembre 2022 (en ligne)

2. Le groupe de travail est convenu :
 - a) S'agissant de l'étude documentaire menée par le consultant :
 - i) Qu'elle portait sur les documents d'orientation et activités connexes relevant d'autres cadres, et était menée à la lumière de la Déclaration de Vienne ;
 - ii) Qu'elle devait inclure les thèmes retenus dans la Déclaration de Vienne (c'est-à-dire le cyclisme, la mobilité inclusive, la gestion de la mobilité) ;
 - b) Que les Partenariats devaient prendre part à l'élaboration de la stratégie ;
 - c) De la portée de l'étude documentaire.
3. Le groupe de travail a décidé de créer des groupes de réflexion chargés de tenir des consultations sur certaines questions. Les membres du Comité directeur et les parties prenantes devaient être invités à participer à ces consultations. Les questions traitées par les groupes de réflexion étaient les suivantes :
 - a) La planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire ;
 - b) Les transports publics, la gestion de la mobilité et la mobilité verte ;
 - c) La mobilité inclusive, saine et accessible.

B. Cinquième réunion, 3 février 2023 (en ligne)

4. Le groupe de travail est convenu de ce qui suit :
 - a) Les conclusions de l'étude générale devaient être présentées, comme initialement prévu, dans un document informel ne faisant pas partie de la stratégie ;
 - b) L'avant-projet de stratégie devait être mis à la disposition des membres du groupe au début du mois d'avril ;
 - c) Le cadre « éviter-changer-améliorer-permettre » devait être mentionné dans la stratégie ;
 - d) Les autres éléments qui devaient y figurer étaient les suivants :
 - i) Le suivi des progrès et la disponibilité des données ;
 - ii) La mobilité en tant que service ;
 - iii) La promotion de la mobilité active et des transports publics ;
 - iv) La résilience ;
 - v) Les effets des émissions et du bruit provenant des transports ;
 - vi) Les modes de mobilité et de transport inclusifs ;

- e) La stratégie devait comprendre des mesures à mettre en place, ainsi que des cibles et des objectifs à atteindre.
5. Les observations formulées par les Partenariats, consultés sur leur façon de concevoir la stratégie, étaient les suivantes :
- a) Une approche infrarégionale pourrait permettre de promouvoir des mesures régionales adaptées aux besoins locaux ;
 - b) Le passage des voitures à moteur à combustion aux voitures électriques n'éliminerait pas les problèmes de pollution non liée aux émissions et d'embouteillages. La mobilité active devait figurer plus haut dans l'ordre des priorités ;
 - c) Il était important de prendre conscience qu'il était avantageux de traiter conjointement les secteurs des transports, de la santé et de l'environnement. Une telle approche devrait être encouragée au niveau national ;
 - d) La connectivité des transports devait faire partie de la planification lorsque de nouveaux logements sont construits, en particulier dans les zones rurales où l'accès aux transports publics est plus difficile ;
 - e) Du point de vue de la gouvernance, le personnel des administrations locales pourrait avoir besoin d'être formé à l'application d'une politique intégrée de gestion des transports et de la mobilité et d'avoir accès aux fonds nécessaires aux fins de cette application ;
 - f) Les inégalités entre les différents groupes de population devaient être évitées.
6. Le groupe de travail a approuvé les grandes lignes de la stratégie.

C. Sixième réunion, 27 avril 2023 (Vienne et en ligne)

7. Le consultant a présenté la structure et le contenu possible du premier projet de stratégie. Il a présenté des tableaux contenant des informations sur les objectifs, les finalités, les cibles et les mécanismes de suivi.
8. Le groupe de travail est convenu de ce qui suit :
- a) Les titres proposés par le consultant tenaient compte des débats menés précédemment ;
 - b) Les différentes parties de la stratégie (ou ses différentes sections) devaient être d'une longueur équivalente ;
 - c) Les échéances fixées à 2030 et à 2050 étaient pertinentes ;
 - d) La structure de la stratégie devait rendre compte de l'ensemble complexe de problèmes liés aux transports, à la santé et à l'environnement, ainsi que du contexte plus large et des questions qui se posaient dans la région de la CEE ;
 - e) L'application de la stratégie devait se concentrer sur l'action possible du PPE-TSE et sur les éléments auxquels il pouvait apporter une valeur ajoutée ;
 - f) Différents niveaux de compétence (international, national et local) devaient être envisagés et pris en compte ;
 - g) Tous les pays ne pouvaient pas atteindre l'ensemble des objectifs ni le faire au même rythme. La stratégie devait trouver un équilibre entre les différentes priorités des États membres. Les autorités locales et nationales pouvaient choisir les activités en fonction de leurs besoins ;
 - h) Le plan d'action devait recenser les mesures à prendre et les activités à organiser, y compris les exemples de bonnes pratiques. Les exemples devaient être limités en nombre, compte tenu de la nature stratégique du document ;
 - i) La stratégie devrait s'en tenir au niveau des politiques générales. Les indicateurs pouvaient être des moteurs d'action ;

j) Le PPE-TSE pouvait jouer un rôle clef dans la sensibilisation au niveau paneuropéen, par exemple en expliquant pourquoi la décarbonisation est fondamentale et en soulignant la nécessité d'une coopération internationale renforcée.

9. Le groupe de travail a également réfléchi à la manière d'associer davantage d'États membres aux travaux sur la stratégie afin de prendre en compte les différentes difficultés rencontrées dans la région.

10. Le groupe devait se réunir au début du mois de juin pour discuter d'un deuxième projet de stratégie. Si nécessaire, il examinerait un troisième projet de stratégie par échange de courriels.

D. Septième réunion, 2 juin 2023 (en ligne)

11. Le secrétariat a rendu compte des discussions sur le projet de stratégie lors de la réunion du Bureau. Le Bureau est convenu de ce qui suit :

a) La stratégie, pensée à horizon 2050, devait également prendre en compte les problèmes nouveaux ;

b) Il devait y avoir un lien entre la stratégie et l'éventuel instrument juridique qui serait proposé.

12. Le groupe de travail a décidé ce qui suit :

a) Les indicateurs de la stratégie devaient tenir compte de ceux qui sont déjà utilisés pour la communication d'informations, afin d'éviter les doubles emplois pour les États membres ;

b) Des indicateurs concernant la réalisation des objectifs de développement durable pouvaient également être utilisés ;

c) La stratégie pouvait être organisée en deux parties. La première partie comprendrait les problèmes rencontrés dans la région et leurs causes, la définition des objectifs à atteindre et les principales orientations à suivre et mesures à mettre en place pour résoudre les problèmes. La deuxième partie porterait sur le rôle du PPE-TSE dans l'application de la stratégie ;

d) La stratégie devait mettre en évidence les risques de l'inaction et les possibilités d'action ;

e) Le PPE-TSE devait jouer un rôle au niveau international et apporter un soutien au niveau local ;

f) La stratégie devait être précise, mais suffisamment souple pour s'adapter aux différentes situations des États membres ;

g) Le contenu du plan d'action présenté par le consultant était adéquat et prêt à être exploité dans le cadre du plan de travail quinquennal.

13. Le groupe s'est mis d'accord sur une légère modification de la structure qui permettait de tenir compte des observations formulées jusqu'à présent.

14. Le consultant et le secrétariat restructureraient le deuxième projet de stratégie et l'enverraient au début de la semaine suivante aux membres du groupe de travail et des partenariats pour observation avant le 16 juin.

15. Un troisième projet devait être diffusé au cours de la première semaine de juillet.

16. En ce qui concerne les éventuels instruments juridiques, le groupe de travail est convenu de ce qui suit :

a) Les secteurs des transports, de la santé et de l'environnement étant assez larges, il était préférable de délimiter l'objet d'un éventuel instrument juridique avant d'engager un ou plusieurs consultants ;

b) Un examen des instruments juridiques avait également été mis à disposition par le secrétariat lors de la réunion du Comité directeur en 2021. Le document pouvait être mis à jour et présenté en tant que document informel à la session du Comité directeur en 2023¹ ;

c) Il pouvait être fait appel à un ou deux consultants, de manière à combiner des compétences techniques et des compétences juridiques. Les membres du groupe de travail se tourneraient vers leurs autorités respectives afin de déterminer si des ressources sont disponibles pour financer les activités des consultants ;

d) Le secrétariat devait élaborer un projet de mandat précisant les tâches du ou des consultants, ainsi que les compétences et le financement nécessaires ;

e) Les membres du groupe de travail et des partenariats devaient envoyer, d'ici au 16 juin, une liste de thèmes à traiter dans un éventuel instrument juridique, pour les faire figurer dans le projet de mandat.

¹ Review of the possible options for legal instruments (document informel n° 2). Disponible à l'adresse suivante : <https://unece.org/info/THE-PEP/events/376654>.