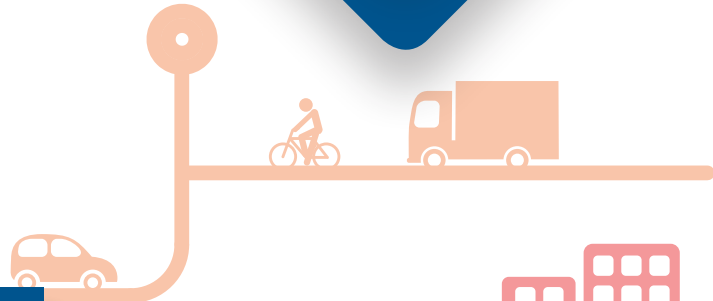


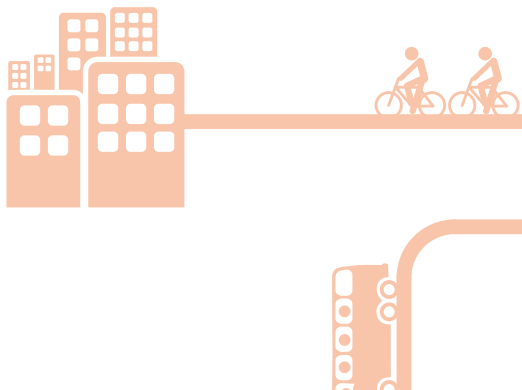


Organisation  
mondiale de la Santé  
BUREAU RÉGIONAL DE L'Europe



# D'Amsterdam à Paris et au-delà

Le Programme paneuropéen pour les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) 2009–2020



206, 203, 290  
56, 18,

+5 -1



290

**THE PEP**

Transport, Health  
and Environment  
Pan-European Programme



# RÉSUMÉ

---

Ce rapport fait le point sur les 12 dernières années de progrès réalisés dans le cadre du Programme paneuropéen pour les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), depuis son lancement en 2002. Administré conjointement par la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies et le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, le PPE-TSE encourage les planificateurs des transports et les urbanistes à tenir compte de l'impact sur l'environnement et la santé du transport et de la mobilité. Avec un réseau dynamique d'universitaires, d'experts et d'États membres de la CEE-ONU et de l'OMS, le PPE-TSE engage les trois secteurs à partager, sur un pied d'égalité, les meilleures pratiques en matière de transport et de mobilité, durables et sains, notamment en milieu urbain. Le rapport souligne certaines des réalisations accomplies entre l'adoption de la Déclaration d'Amsterdam en 2009 lors de la Troisième réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement et la Quatrième réunion de haut niveau qui se tient à Paris, France en 2014. La Déclaration d'Amsterdam a permis des avancées significatives à l'appui de milieux urbains verts et respectueux de la santé, largement par le biais des mécanismes de mise en œuvre des Partenariats du PPE-TSE et des courses de relais PPE-TSE, ces deux aspects étant évoqués dans cette publication.

## **Mots clés**

ENVIRONMENT AND PUBLIC HEALTH

ENVIRONMENTAL HEALTH

NATIONAL HEALTH POLICY

POLICY MAKING

TRANSPORTATION

# D'Amsterdam à Paris et au-delà

**Le Programme paneuropéen pour les transports,  
la santé et l'environnement (PPE-TSE ) 2009–2020**



MINISTERIUM  
FÜR EIN  
LEBENSWERTES  
ÖSTERREICH

 <p>LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ REPUBLIQUE FRANÇAISE</p>
MINISTÈRE DES AFFAIRES SOCIALES ET DE LA SANTÉ
MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE
MINISTÈRE DÉLÉGUÉ AUX TRANSPORTS, À LA MER ET À LA PÊCHE



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Les demandes concernant les publications du Bureau régional sont à adresser à :

Service des publications

Bureau régional de l'OMS pour l'Europe

UN City, Marmorvej 51

DK-2100 Copenhague Ø, Danemark

Vous pouvez également remplir un formulaire de demande de documentation, d'informations sanitaires ou d'autorisation de reproduire/traduire sur le site Web du Bureau régional (<http://www.euro.who.int/PubRequest?language=French>).

#### © Organisation mondiale de la santé 2014

Tous droits réservés. Le Bureau régional de l'Europe de l'Organisation mondiale de la santé accueillera favorablement les demandes d'autorisation de reproduire ou de traduire ses publications, en partie ou intégralement.

Les appellations employées dans cette publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent, de la part de l'Organisation mondiale de la santé, aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, territoire, ville ou zone, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières ou limites. Les lignes en pointillé sur les cartes représentent des frontières approximatives dont le tracé peut ne pas avoir encore fait l'objet d'un accord définitif.

La mention d'entreprises et de produits commerciaux n'implique pas que ces entreprises et produits commerciaux sont agréés ou recommandés par l'Organisation mondiale de la santé, de préférence à d'autres, de nature similaire, qui ne sont pas mentionnés. Sauf erreur ou omission, une majuscule initiale indique qu'il s'agit d'un nom déposé.

L'Organisation mondiale de la santé a pris toutes les dispositions voulues pour vérifier les informations contenues dans la présente publication. Toutefois, le matériel publié est diffusé sans aucune garantie, expresse ou implicite. La responsabilité de l'interprétation et de l'utilisation dudit matériel incombe au lecteur. En aucun cas, l'Organisation mondiale de la santé ne saurait être tenue responsable des préjudices subis du fait de son utilisation. Les opinions exprimées par les auteurs, rédacteurs et groupes d'experts ne reflètent pas nécessairement les décisions de l'Organisation mondiale de la santé ou la politique arrêtée par cette dernière.

# SOMMAIRE

---

Remerciements.....	iv
Synthèse.....	v
Avant-propos.....	vii
<b>Mise en œuvre de la Déclaration d'Amsterdam 2009.....</b>	<b>1</b>
Évaluation des solutions adoptées.....	1
Secteurs du PPE-TSE : transport, environnement et santé.....	1
Atteindre les buts d'Amsterdam.....	3
Mise en œuvre du PPE-TSE.....	12
Défis pour le PPE-TSE.....	15
Catalyseurs du THE PEP.....	16
Résumé de la réponse de la politique du PPE-TSE.....	18
<b>Série de séminaires course de relais du PPE-TSE 2009–2013.....</b>	<b>19</b>
Enjeux.....	19
Recommandations et opportunités.....	22
Progrès réalisés.....	26
<b>Partenariats du PPE-TSE : 2013 et au-delà.....</b>	<b>34</b>
Objet.....	34
Expérience à ce jour.....	34
Présentation générale.....	35
Réflexions et points à suivre.....	45
<b>Bibliographie.....</b>	<b>46</b>

# Remerciements

Les principaux auteurs du rapport sont : Martin Magold, chef de la Section des transport durables, Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies ; Phillipe Maler, Inspecteur général, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie ; Francesca Racioppi, Conseiller principal en politiques et programmes, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe ; Nathalie Roebbel, Consultant ; Christian Schweizer, Administrateur technique, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe ; Manuela Schwarz, Interne, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe ; Robert Thaler, chef de la Division des transports, de la mobilité, des établissements humains et du bruit, au Ministère fédéral de l'agriculture, de la foresterie, de l'environnement et de la gestion de l'eau, Autriche et Brinda Wachs, Spécialiste des questions environnementales, Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies.

Le Secrétariat du Programme paneuropéen pour les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) aimerait exprimer sa reconnaissance aux auteurs ainsi qu'aux centres de liaison du PPE-TSE, aux anciens hôtes de la série d'ateliers course de relais (Staffete) du PPE-TSE et aux partenaires des Partenariats avec le PPE-TSE pour leurs contributions utiles.

L'Autriche, la France et la Suisse ont généreusement apporté le soutien à la production de cette publication.



Stationnement pour vélos à Kiev (juin 2011)

© OMS/Christian Schweizer

# Synthèse

Depuis le lancement du Programme paneuropéen pour les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), il y a 12 ans, les milieux urbains ont évolué pour s'adapter à l'évolution des modes de vie et de travail, à une plus grande connexion par le biais de la technologie, mais également à une augmentation des risques qui pèsent sur les écosystèmes urbains, la qualité de l'air et la santé physique et psychologique. D'une part, les modes de vie sédentaires contribuent, en raison de l'usage de la voiture privée et d'opportunités réduites d'activité physique, au développement de maladies non-transmissibles telles que les maladies cardiovasculaires et les troubles respiratoires. D'autre part, le rythme souvent trépidant de la vie urbaine, un déséquilibre prononcé entre le travail et la famille et un mode de vie solitaire peuvent entraîner des problèmes de santé, d'aliénation et de solitude. Les choix de transport et de mobilité sont un élément essentiel de la vie et des moyens d'existence en milieu urbain qu'il s'agisse de déplacements pour se rendre au travail, de déplacements de loisirs ou de la pratique de la marche et du vélo pour entretenir son bien-être physique et mental.

Les villes ont dû s'adapter aux changements démographiques et sociaux en cours en raison du vieillissement des populations et de l'immigration et aux changements environnementaux dus à l'intensification des phénomènes météorologiques extrêmes. L'adaptation de la ville du 21<sup>ème</sup> siècle concerne non seulement les systèmes et les infrastructures de transport, mais aussi le logement, le zonage,

l'aménagement du territoire, les espaces verts et les réserves naturelles, cela implique également de garantir des transports publics adéquats accessibles à tous, y compris aux pauvres, aux personnes à mobilité réduite, aux enfants et aux personnes âgées. La vision à long terme du PPE-TSE 2020, telle qu'en a décidé le Comité directeur est « Une mobilité et un transport verts et sains pour des modes de vie durables pour tous ». (1)

Instrument de politique unique, le PPE-TSE a cherché à aborder les questions de base, à savoir comment se déplacer au mieux dans les villes pour le travail, les loisirs, le lien humain et l'activité physique. Le PPE-TSE, géré conjointement par la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) et le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe a, par le biais de mécanismes ciblés, accompli d'énormes avancées en vue d'atteindre les quatre buts d'Amsterdam définis en 2009 (2).

Le présent Rapport résume l'état d'avancement national du PPE-TSE et des objectifs de la Déclaration d'Amsterdam et, notamment, il souligne la réussite de deux mécanismes de mise en œuvre : **La Course de relais du PPE-TSE**, une série d'ateliers destinés à partager les bonnes pratiques de mobilité durable et saine dans l'ensemble de la région européenne CEE-OMS et les **Partenariats du PPE-TSE**, qui cherchent à développer des projets et à forger des relations entre les acteurs concernés sur tout un éventail de thèmes qui appuient les buts du PPE-TSE.

L'objectif ultime de la Course de relais et des Partenariats est de **promouvoir une approche de politique intégrée dans laquelle les secteurs du transport, de la santé et de l'environnement travaillent ensemble, sur un pied d'égalité, pour une mobilité et des transports verts et sains.**

Ceci nécessite une intégration verticale et horizontale pour traduire avec efficacité les politiques nationales et régionales dans des actions locales et municipales.

La première partie du rapport présente les réussites sur l'ensemble de la Région européenne de la CEE-OMS, en s'appuyant sur les réponses données à un questionnaire annuel. La mise en œuvre du PPE-TSE est examinée aux niveaux national, régional et municipal et les points forts et les défis du PPE-TSE sont examinés. La seconde partie dresse un bilan de la série d'ateliers de Course de relais du PPE-TSE et met en lumière les progrès réalisés dans les pays hôtes et dans les régions environnantes à la suite des ateliers de formation technique. La troisième partie souligne les activités des Partenariats PPE-TSE.

Le rapport présente de nombreuses études de cas qui défendent l'approche du PPE-TSE et mettent en relief les réalisations pour atteindre les objectifs d'Amsterdam 2009. Des activités similaires sont prévues dans la période à venir (2014–2020), en fonction des engagements des États membres à soutenir le plan



*Le professeur Yoshitsugu Hayashi essaye une bicyclette électrique à l'occasion de l'atelier du PPE-TSE à Moscou (juin 2012)*

de travail du PPE-TSE dans sa mise en œuvre de la Déclaration de Paris (1). Ce rapport documente les activités du PPE-TSE au cours des 12 dernières années et servira de tremplin à des projets tout aussi mobilisateurs dans les années à venir.



# Avant-propos

Depuis 2002, le Programme paneuropéen pour les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) a offert un instrument unique aux États membres de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-UN) et la Région européenne de l'OMS pour travailler en partenariat et corriger la situation du transport vis-à-vis de l'environnement et de la santé. Par le biais du PPE-TSE, les gouvernements ont réalisé des progrès non seulement dans l'amélioration de la compréhension des défis posés par le transport pour la santé et l'environnement, mais également en tirant parti des opportunités offertes par une mobilité durable et saine et par des politiques de transport visant à atteindre un niveau optimal de santé et de bien-être pour tous.

Le PPE-TSE est également l'un des résultats les plus concrets et durables de plusieurs processus intergouvernementaux pour le transport, la santé desservis par le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe et la CEE-ONU. La Charte sur les transports, l'environnement et la santé, adoptée par la Troisième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé en 1999 et le Programme commun d'action de la CEE-ONU sur les transports et l'environnement adopté par la Conférence sur les transports et l'environnement en 1997 ont jeté les bases qui ont donné naissance au PPE-TSE.

Le PPE-TSE a, sans aucun doute, été et reste un processus pionnier qui favorise une approche de politique intégrée dans laquelle les secteurs du transport, de la santé et de l'environnement coopèrent sur un pied d'égalité pour une mobilité et des transports verts et sains. Le PPE-TSE est également un moyen excellent et efficace sur le plan des ressources pour faire respecter par les États membres les en-

gagements pertinents qu'ils ont pris dans d'autres instances, notamment le processus européen pour l'environnement et la santé conduit par l'OMS et Santé 2020, ainsi que le processus Environnement pour l'Europe conduit par la CEE-ONU.

La Quatrième réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Paris, France 14–16 Avril 2014) marque une étape importante dans l'histoire du PPE-TSE, c'est également une occasion pour réfléchir sur les réalisations et sur les défis rencontrés dans sa mise en œuvre et pour définir un nouvel agenda et la voie à suivre pour les années à venir.

*D'Amsterdam à Paris et au-delà - PPE-TSE 2009–2020* met en lumière comment les États membres se sont engagés à travailler dans le cadre du PPE-TSE par delà les frontières sectorielles pour progresser au niveau national et international, apprendre les uns des autres dans le cadre d'une série d'ateliers et rassembler leurs forces pour relever des défis communs ou explorer de nouvelles idées par le biais du développement de partenariats. Nous espérons que les nombreux exemples et études de cas de toute la Région paneuropéenne qui ont été réunis dans cette publication, inspireront des actions futures et renouvelleront l'engagement des États membres à atteindre la Vision du PPE-TSE « d'une mobilité et d'un transport verts et sains pour des modes de vie durables pour tous ».

Sven Alkalaj  
Secrétaire exécutif de la  
CEE-UN

Zsuzsanna Jakab  
Directrice régionale de  
l'OMS pour l'Europe.

# Mise en œuvre de la Déclaration d'Amsterdam 2009

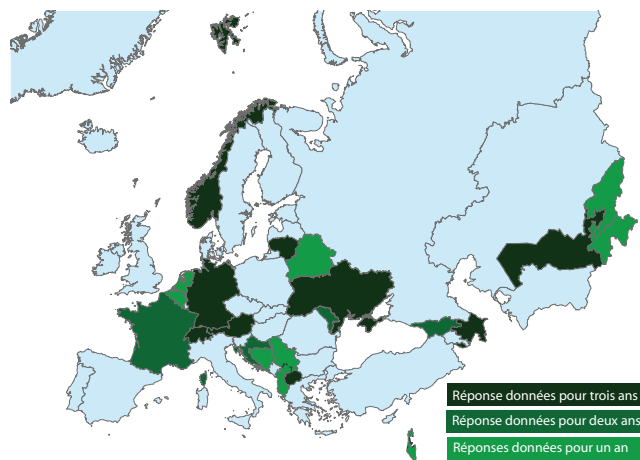
## Évaluation des solutions adoptées

À la suite de la Troisième réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement qui s'est tenue en janvier 2009 à Amsterdam, Pays-Bas, le Comité directeur PPE-TSE et son Bureau ont souligné l'importance de surveiller la mise en œuvre du programme du PPE-TSE et des progrès accomplis par les États membres au niveau national en vue de réaliser les quatre buts d'Amsterdam.

Ce chapitre présente l'état de mise en œuvre nationale du PPE-TSE et des buts de la Déclaration d'Amsterdam, les principaux développements, les défis et les facteurs favorables. Il met également en avant des recommandations pour renforcer davantage le processus. Il donne des éléments pour ajuster le programme de travail du PPE-TSE afin qu'il réponde mieux aux besoins des États membres et énonce des bonnes pratiques dans la Région européenne de la CEE-OMS.

Les conclusions présentées ci-dessous s'appuient sur les réponses fournies par 24 États membres à un questionnaire développé par le Secrétariat du PPE-TSE en vue de collecter des informations qualitatives auto-évaluées sur l'état de la mise en œuvre nationale du PPE-TSE et des buts de la Déclaration d'Amsterdam. Les centres de liaison du PPE-TSE ont renseigné le questionnaire qui a été repris en 2011, 2012 et 2013. Les pays qui ont répondu représentent toute la Région

**Fig. 1. Pays ayant répondu aux questionnaires du PPE-TSE de 2011, 2012 et 2013 sur la mise en œuvre de la Déclaration d'Amsterdam**



européenne de la CEE-OMS et sont représentés en Fig. 1.<sup>1</sup>

## Secteurs du PPE-TSE : transport, environnement et santé

La mise en œuvre des buts du PPE-TSE nécessite un solide engagement des secteurs nationaux du transport, de la santé et de l'environnement. Les centres de liaison du PPE-TSE sont le principal canal de communication et ils servent de connecteurs pour

<sup>1</sup> Pays ayant répondu : Albanie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Croatie, France, Géorgie, Allemagne, Israël, Kirghizstan, Lituanie, Malte, Monaco, Pays-Bas, Norvège, République de Moldova, Serbie, Suisse, Tadjikistan, Ex-République yougoslave de Macédoine, Ukraine et Ouzbékistan.

### **Encadré 1. Klima:aktiv mobil – réaliser les buts énoncés dans la Déclaration d'Amsterdam par le biais d'une stratégie intégrée (Autriche)**

Klima:aktiv mobil est le programme national du Ministère fédéral de l'Agriculture, des forêts, de l'environnement et de la gestion de l'eau pour motiver et soutenir les sociétés et les exploitants de parcs, les régions, les secteurs du tourisme et des loisirs, les écoles, les groupes de jeunes à développer et mettre en œuvre des projets de mobilité respectueux du climat qui réduisent les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>). Le programme de financement klima:aktiv mobil est une offre centrale, il est également soutenu par le Fonds autrichien pour le climat et l'énergie. Klima:aktiv mobil a été deux fois distingué par le Concours européen d'excellence dans le secteur public par l'Union européenne (EU).

Le programme klima:aktiv mobil a atteint des résultats impressionnants pendant la durée du premier programme 2007–2013. Plus de 4 900 projets de mobilité ont permis de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> d'environ 570 000 tonnes par an. Le programme de financement de klima:aktiv mobil a soutenu des projets d'éco-mobilité dans des villes et des sociétés avec plus de 66,6 millions d'euros, suscitant des investissements d'environ 495 millions d'euros et sauvant 5 600 emplois verts. Il a apporté son soutien financier à environ 10 000 véhicules électriques pour les parcs de sociétés et de municipalités. Pendant la période couverte par le programme, 130 projets d'investissement dans l'infrastructure favorisant le

cyclisme ont été cofinancés et 1 100 moniteurs spécialisés dans l'éco-conduite ont été certifiés.

Le portefeuille de Klima:aktiv mobil comporte les programmes de conseil, le programme de financement pour une mobilité respectueuse du climat de sociétés et de municipalités, des campagnes de sensibilisation, des partenariats, des programmes de formation et de certification en mettant particulièrement l'accent sur :

- la gestion de la mobilité pour les sociétés, les développeurs et les exploitants de parcs ; pour les villes, les municipalités et les régions ; pour le tourisme, les loisirs et la jeunesse ainsi que pour les enfants, les parents et les écoles ;
- l'éco-conduite ;
- les infrastructures pour les bicyclettes, des installations de location de vélos et de parking pour vélos et vélos électriques,
- les véhicules « alternatifs » et l'électromobilité.

En prolongeant klima:aktiv mobil jusqu'à 2020, le Ministère fédéral de l'Agriculture, des forêts, de l'environnement et de la gestion de l'eau assure le soutien des sociétés et des municipalités pour la mise en œuvre de projets de mobilité respectueux de l'environnement sur une base à long terme. Le programme contribue aux politiques autrichiennes et de l'ensemble de l'Union européenne visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, à augmenter les

### Encadré 1. continuation

énergies renouvelables et l'efficacité énergétique à l'horizon 2020. Il s'intègre dans la mise en œuvre de la Loi sur le changement climatique autrichienne de 2011 « Klimaschutzgesetz », du *Plan maître autrichien pour la bicyclette* ainsi que dans le plan de mise en œuvre de l'*Électromobilité dans et à partir de l'Autriche*. Klima:aktiv mobil vise non seulement à établir des synergies entre l'environnement, la

santé et la mobilité mais également à offrir un élan essentiel pour une économie verte et des emplois « verts ». Le programme cherche à partager les meilleures pratiques et à développer une coopération paneuropéenne avec des entités telles que le PPE-TSE et la Plateforme Européenne sur le Management de la Mobilité (3–5).

identifier les stratégies pertinentes, les interventions et les politiques au niveau national.

La répartition des secteurs des centres de liaison du PPE-TSE peut servir d'indicateur de la coopération intersectorielle. Dans la Région européenne de la CEE-OMS, l'environnement et, dans une moindre mesure, la santé, sont les secteurs clés pour rendre compte des accomplissements du PPE-TSE. Le secteur du transport est moins souvent représenté dans les réponses au questionnaire, même si on a pu observer au cours des dernières années une certaine évolution. Seule la moitié des pays ayant répondu a des centres de liaison représentant l'ensemble des trois secteurs. La nomination de centres de liaison supplémentaires pour certains pays ayant répondu sur la période 2011–2013 montre une volonté d'augmenter les efforts consentis pour établir des mécanismes de travail stables, institutionnalisés, intersectoriels.

### Atteindre les buts d'Amsterdam

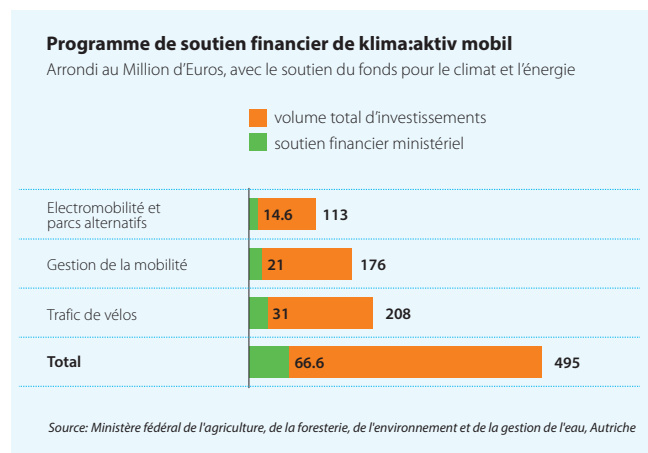
Ce chapitre examine les résultats atteints sur les cinq dernières années dans la réalisation des quatre buts prioritaires depuis l'adoption de la Déclaration

d'Amsterdam en 2009. Les encadrés 1 à 13 ci-dessous présentent des études de cas et des expériences concluantes fournies par les États membres.

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

La plupart des pays qui répondent poursuivent le but 1 de la Déclaration d'Amsterdam du PPE-TSE afin de contribuer au développement d'une économie durable et à la création d'emplois. Les investissements qui favorisent une infrastructure respectueuse de l'environnement mettent l'accent sur la construction et la reconstruction de lignes de chemin de fer et de lignes de tramway. Le principal objectif est de favoriser le transport intermodal et les voies de raccordement et de donner des incitations pour passer du transport routier au rail, avec l'augmentation d'emplois dans le chemin de fer. Les connexions maritimes sont, le cas échéant, explorées comme des modes transport alternatifs. Si les investissements dans le rail et le tramway sont particulièrement soutenus dans les pays de l'Europe

**Fig. 2. Programme de soutien financier de klima:aktiv mobil**



de l'Ouest, les pays d'Asie centrale qui répondent tendent à combiner l'investissement dans le rail avec la construction ou la reconstruction d'autoroutes et de rues du centre ville plus sûres.

Les investissements dans l'éco-tourisme sont reconnus comme un contributeur important au développement économique durable et à la création d'emplois. Toutefois, ces actions sont définies comme des stratégies de développement/tourisme durables générales et ne mettent pas forcément l'accent sur les installations et les mesures pour un transport respectueux de l'environnement et de la santé.

Le développement de l'infrastructure de cycle-tourisme pour les activités sportives et de loisir qui fait l'objet d'une attention accrue de la part de nombreux pays qui répondent dans l'ensemble de la Région européenne de la CEE-OMS fait exception.

### Encadré 2. La « Politique de transfert » suisse – renforcer les systèmes de transport combinés

Avec sa « politique de transfert » (politique de transfert modal), la Suisse vise à protéger sa région alpine sensible de l'impact négatif du trafic de marchandises transalpin et à protéger la santé des personnes qui vivent dans ce pays à population très dense. Entre 2000 et 2012, le transport de marchandises par route a diminué d'environ 13,9 %. Le Gouvernement suisse soutient les systèmes de transport combinés (multimode) avec des subventions et des encouragements financiers. Les fonds sont accordés aux exploitants de modes de transports combinés pour compenser les coûts non couverts, ce qui rend le système de transport compétitif. Par ailleurs, des subventions sont également accordées au transport de fret non-alpin ainsi qu'au transport de fret sur rail léger (6).



Séance plénière à l'occasion de la Troisième réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement à Amsterdam (janvier 2009)

### **Encadré 3. France Vélo Tourisme – développer le cyclo-tourisme**

France Vélo Tourisme est un groupement de collectivités territoriales, de professionnels et de sociétés soutenus par l'État, autour d'une mission qui vise à promouvoir le développement économique du tourisme à vélo en France. France Vélo Tourism a lancé un programme d'actions complémentaires : développement d'un site internet qui aide le public à planifier et organiser ses vacances à vélo ; contribution au lancement d'une collection complète de guides pour le vélotourisme ; promotion de la filière tourisme à vélo en France par le biais de relations publiques, d'événements ; amélioration de l'offre de services, notamment grâce à la charte nationale *Accueil Vélo* et participation à l'harmonisation de la signalisation des itinéraires (7).

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

La quasi-totalité des pays de la Région européenne de la CEE-OMS ayant répondu ont des mesures pour promouvoir un transport public intégré de qualité supérieure et pour réduire le besoin et le volume du trafic automobile. On peut constater des progrès depuis 2011. Les pays tendent à mettre l'accent sur deux approches, utilisées indépendamment ou en combinaison : (1) une amélioration des transports publics, y compris une amélioration des informations sur les horaires des bus, de nouveaux itinéraires et des tarifs pour les transports publics, des aménagements de parcs relais et des correspondances avec d'autres moyens de transport, par exemple maritimes et (2) des structures d'aménagement régionales et urbaines conçues pour réduire le trafic et encourager le vélo et la marche.

Les initiatives de sensibilisation, le télétravail, les encouragements financiers en vue d'abandonner la voiture privée en faveur des transports publics intégrés ou de réduire l'utilisation de la voiture se multiplient, notamment dans les pays de l'Europe de l'Ouest.

### **Encadré 4. Plan de déplacement vert Malte – se déplacer intelligent**

Transport Malta, avec l'Autorité de planification et d'environnement de Malte, encourage l'introduction d'un Plan de déplacement vert dans lequel les déplacements sont organisés par le biais de transport en commun, de co-voiturage, etc., afin de réduire l'impact de l'utilisation des véhicules privés. Des plans de gestion de mobilité ont été introduits dans différents bureaux administratifs ainsi que dans deux institutions d'enseignement supérieur – le Collège de Malte pour les Arts, la Science et la Technologie et l'Université de Malte. On a recensé certaines mesures clés : la mise en place d'incitations pour que le public et le personnel se déplacent avec les transports en commun et avec d'autres modes de déplacement durables, l'amélioration des interconnexions et des liaisons pédestres, la suppression des aires de parking existantes autour des établissements et la promotion générale d'un environnement sans voiture (8).

Les États membres reconnaissent de plus en plus l'importance de la promotion du transport durable par le biais de l'intégration des politiques de transports urbains à l'aménagement du territoire, même si les mécanismes pour améliorer la coordination entre l'aménagement du territoire et les transports continuent à manquer dans certains pays d'Asie centrale ayant

### Encadré 5. Projet Shiluvim– intégration des systèmes de transport (Israël)

Le Projet Shiluvim (Hébreu pour « intégration ») cherche à améliorer l'intégration entre les systèmes de rail et de bus urbain en Israël. Le projet s'articule autour de quatre composantes en vue d'améliorer le système de transport public d'Israël : amélioration de la connectivité entre les gares et les lignes de bus, amélioration de la signalisation et des informations offertes aux passagers dans les différentes gares, introduction d'une nouvelle carte de transport valable pour le train et le bus et application des mêmes principes et directives aux nouvelles gares permettant d'assurer, par là même, que chaque nouvelle gare est intégrée avec le réseau de bus et que les panneaux et informations sont clairs et utiles (9).

répondu. L'importance croissante de l'aménagement urbain est renforcée par la présence accrue du secteur de l'aménagement urbain dans les organismes de coordination nationaux du PPE-TSE.

Dans tous les pays de la Région européenne de la CEE-OMS ayant répondu aux questionnaires, les politiques et les programmes pour la gestion de la mobilité durable et la promotion de systèmes de transport efficaces ciblent le secteur public. Ces politiques sont suivies par des politiques locales qui s'adressent aux communautés locales et, dans quelques cas seulement, on a des politiques qui s'adressent à des groupes et des environnements spécifiques tels que les loisirs, les écoles et les affaires. Ceci demande également de renforcer l'intégration verticale, de la politique nationale à l'action locale.



Poste de commande centralisé du métro de Moscou (juin 2012)

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

Tous les pays qui ont répondu ont des stratégies, des politiques ou des mesures pour soutenir un transfert du parc de véhicules vers des véhicules et des combustibles à faibles émissions ou émission nulle. Les politiques du secteur de transport national visant à réduire les gaz à effet de serre, les polluants atmosphériques et le bruit liés au transport sont notamment :

- économie de combustible obligatoire/normes de CO2 pour le transport routier ; transition vers des véhicules à combustibles fossiles à moindre teneur en carbone, vers des biocombustibles, du

gaz naturel comprimé, des véhicules hybrides/électriques et d'autres modifications de conception des véhicules ;

#### **Encadré 6. « Soutenir le transport durable dans la ville de Belgrade » – intégrer l'aménagement du territoire et la planification des transports (Serbie)**

« Soutenir un transport durable dans la ville de Belgrade » est un projet mis en œuvre en 2010–2014 par le Programme des Nations unies pour le développement en Serbie, le Ministère serbe de l'Environnement, des Mines et de l'Aménagement du territoire et la ville de Belgrade (par le biais de son Agence de développement du territoire et du Secrétariat au Transport).

Le projet vise à améliorer de manière significative l'infrastructure de gestion des transports et à réduire les émissions de gaz à effet de serre tout en soutenant le développement respectueux de l'environnement de Belgrade. Les activités du Projet ont été regroupées en quatre catégories principales : planification intégrée des transports urbains et de l'aménagement du territoire au niveau métropolitain, promotion de la bicyclette comme moyen de transport, accès sûr aux écoles et construction de capacité (10).



Formation à l'éco-conduite à l'occasion de la Conférence internationale klima:aktivmobil de Vienne (février 2014)



- taxes sur l'achat, l'immatriculation, l'utilisation de véhicules ; taxes sur les carburants automobiles ; péages routiers et stationnements payants ; péage de maîtrise des encombrements/par secteur et

- besoins de mobilité influencés par la réglementation/ la conception de l'aménagement du territoire et la planification des infrastructures, priorité accordée aux investissements dans les infrastructures et les aménagements pour les transports non motorisés.

### **Encadré 7. « Villes du futur » – faire des villes des lieux de vie plus agréables (Norvège)**

Le programme de développement national norvégien, Villes du futur, (2008–2014), mené par le Ministère du Gouvernement local et de la Modernisation est un programme collaboratif entre les 13 plus grandes villes, l'État et le secteur privé pour développer les secteurs urbains avec les niveaux d'émission de gaz à effet de serre le plus bas possible. Les principaux objectifs sont de réduire les émissions de gaz à effet de serre dus au transport routier et aux sources stationnaires, de réduire la consommation et les déchets dans les zones urbaines et de développer des stratégies à mettre en place pour lutter contre les changements climatiques. Un objectif secondaire est d'améliorer l'environnement urbain physique par rapport aux cycles écologiques, à la sécurité, à la santé, à l'expérience subjective et au développement du secteur privé (11).

Des incitatifs financiers à l'achat ou l'utilisation de véhicules à faible émission de CO<sub>2</sub> sont de plus en plus utilisés par les États membres, notamment dans les pays de l'Europe de l'Ouest. Différents types d'incitatifs existent sur l'ensemble de la Région européenne de la CEE-OMS tant pour l'utilisation de voitures individuelles que pour les camions : subventions pour l'achat de véhicules électriques ou hybrides, à faible émission et utilisation de filtres à particules ; offres de cofinancement de sociétés et d'artisans lors de l'achat de nouveaux véhicules écologiques et péages pour camions sur les autoroutes pour encourager l'utilisation de camions plus propres et le transfert vers le rail. Les stratégies visant à modifier les comportements, par exemple les formations à la conduite écologique, prennent de plus en plus d'importance sur l'ensemble de la Région européenne de la CEE-OMS, et deviennent obligatoires pour certains groupes professionnels dans certains pays.

### **Encadré 8. « Domicile-Travail » – voyager gratuitement pour se rendre à son travail sur les transports publics (Belgique)**

Dans sa quête d'une solution pour soulager les embouteillages matin et soir, le gouvernement fédéral belge a décidé de proposer la gratuité du transport ferroviaire des employés domicile-travail. Les transports publics sont gratuits entre le domicile et le travail pour les employés fédéraux et les fonctionnaires. Les sociétés qui financent 80 % des frais de transport des employés à Bruxelles avec le STIB et la SNCB (Chemin de fer belge) peuvent obtenir de l'État qu'il prenne en charge les 20% restants. Les employeurs privés peuvent conclure un contrat tiers-payant avec la SNCB qui permet à l'État de payer directement le NMBS/SNCB ; les employeurs n'ont pas besoin de rembourser les employés ou à chercher de remboursements auprès de l'État pour les frais de déplacement (12).

### **Encadré 9. Projets pilotes de conduite écologique– à l'appui du choix du conducteur (Autriche et Croatie)**

L'Autriche a lancé une large initiative de conduite écologique nationale allant de campagnes de conduite écologique à des courses de conduite écologique pour les conducteurs de voitures, de bus, de camions, de locomotives et de véhicules agricoles. Par ailleurs, des programmes de certification d'écoles de conduite écologique et des programmes de formation à la conduite écologique certifiée ont été mis sur pied pour relever le niveau de compétences des moniteurs de conduite. La législation a été révisée pour inclure la conduite écologique dans la formation des nouveaux conducteurs. À ce jour, 1 100 formateurs spécialisés dans la conduite écologique ont été certifiés. Avec la société nationale Postbus, qui a formé l'ensemble de ses 2 800 conducteurs de bus, économisant plus de 2 millions de litres de diesel par an, l'Autriche a mis en œuvre un projet de conduite écologique pratique en profondeur au niveau national (3).

Un autre exemple est le projet pilote de conduite écologique mis en œuvre en Croatie en 2013. Il a été développé par une société privée de vente et d'entretien de véhicules en coopération avec le Ministère de l'environnement et de la Protection de la nature ; le Ministère des Affaires maritimes, des Transports et des Infrastructures et le Fonds pour la Protection de l'environnement et d'Efficiences énergétiques. Son objectif est de prouver les avantages de la formation à la conduite écologique, c'est-à-dire une meilleure sécurité de la circulation, une amélioration des compétences des conducteurs, une réduction de la consommation de carburant et des frais d'entretien, une plus grande responsabilité sociale, une réduction des niveaux de stress des conducteurs et une baisse des émissions de gaz à effet de serre, de polluants atmosphériques et de la pollution sonore. Le projet a couvert 170 conducteurs issus de 18 sociétés. La baisse de la consommation de carburant et des émissions, la réduction du fonctionnement des moteurs, avec une conduite sans accélération et freinage rapides, sans ralentis ou arrêts inutiles ont permis de réduire les frais d'entretien et la pollution sonore et d'atteindre d'autres effets financiers et environnementaux (13).

Au terme de la période faisant l'objet du présent rapport, la quasi-totalité des pays avaient pris des mesures de lutte contre les émissions sonores dues aux activités de transport.

Il existe une variété d'outils disponibles et utilisés par les pays : des plans d'urbanisme et de l'utilisation d'écrans acoustiques à une amélioration de la

technologie des véhicules (voitures, trains, avions) à des pénalités financières, notamment pour les avions à fortes émissions sonores. S'attaquer à la pollution sonore liée au transport fait fréquemment partie des efforts pour transposer la réglementation de l'UE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, notamment dans les pays candidats à l'adhésion à l'UE (14).



*Délégués de la région paneuropéenne lors de la 10ème Session du Comité directeur du PPE-TSE à Genève (novembre 2012)*

### **Encadré 10. Programme de sécurité routière – formation en vue d’augmenter la sécurité (Lituanie)**

Depuis 2001, les décès sur les routes ont diminué de 58 % en Lituanie, le troisième meilleur score de réduction du nombre de tués sur la route parmi les pays de l’UE. Les résultats ont été obtenus par le biais d’un effort concerté de contrôles de la circulation plus efficaces, d’activités visant à éduquer les acteurs de la circulation et par l’amélioration des infrastructures. Selon le Programme de développement de la sécurité de circulation nationale de 2011–2017 et le Plan d’action inter-institutionnel de 2012–2014, la formation à la sécurité a été déclarée priorité nationale. Les principaux objectifs du programme sont d’améliorer les compétences des spécialistes de la sécurité routière et des moniteurs de conduite par le biais de la formation, d’introduire des notions de culture de sécurité routière dans les établissements d’enseignement de la petite enfance, d’améliorer la qualité de la formation à la conduite (par ex. conduite écologique) et d’éduquer la société à la sécurité routière (15).

### **Encadré 11. Plans directeurs pour les déplacements à vélo – unir les forces pour faire évoluer la bicyclette (Autriche et Allemagne)**

Le *Plan directeur pour les déplacements à vélo* autrichien a pour objectif de doubler le nombre de cyclistes en Autriche à l'horizon 2015 (4). Des mesures concrètes ont été mises sur pied afin de faciliter sa mise en œuvre au niveau national, c'est-à-dire un groupe de travail sur la coordination nationale du cyclisme et un programme de financement national du cyclisme pour cofinancer les investissements dans les infrastructures de cyclisme et la promotion du cyclisme dans les régions, les villes et les sociétés. Cent trente projets cyclistes en vue d'améliorer l'infrastructure, la logistique et la sensibilisation à la bicyclette, y compris l'expansion des infrastructures cyclables dans les neuf États fédéraux autrichiens et dans leurs principales villes ont été cofinancés avec 31 millions d'euros par le programme autrichien klima:aktiv mobil, stimulant des investissements totaux dans la bicyclette d'environ 208 millions d'euros (2007–2013) (3,4).

Un autre exemple est le Plan national sur le cyclisme allemand (NCP) 2020, qui vise à augmenter la part modale du cyclisme en Allemagne (16). Le NCP s'adresse non seulement à tous les acteurs dans la politique (autorités locales, États fédéraux, Gouvernement fédéral), à l'économie et à la société mais également aux particuliers en tant qu'utilisateurs actifs des routes. En présentant le NCP, le Gouvernement fédéral reconnaît son rôle actif en tant que catalyseur et modérateur dans la promotion du cyclisme. Dans le *NCP précédent, 2002–2012*, plus de 100 projets innovateurs ont été financés au titre du programme fédéral de soutien au cyclisme sans investissement (17). Le NCP 2020 est en vigueur depuis janvier 2013 et vise à aller au-delà de la promotion du cyclisme en renforçant l'approche d'éco-mobilité qui couvre les transports publics locaux, la marche et la bicyclette.

#### **But prioritaire 4: favoriser des politiques et des mesures propices à des modes de transports sains et sûrs**

Tous les pays participant au rapport ont des politiques et des actions propices à des modes de transport sains et sûrs. L'objet principal des politiques est de favoriser la sécurité routière, principalement par le biais de stratégies, de programmes et de plans d'action nationaux en faveur de la sécurité routière ; par la création d'autorités de sécurité routière et d'organismes de coordination ; par des initiatives et des campagnes d'information nationales sur le code de la route ; par l'amélioration de la sécurité des véhicules et des infrastructures et par la recherche sur les accidents liés à la circulation. Les pays d'Asie centrale tendent

à aborder les modes de transport sains par le biais de plans d'action environnementaux nationaux. La gestion des sources de pollution de l'air et du bruit et les programmes de sécurité routière sont à l'heure actuelle en développement dans certains de ces pays.

On relève de plus en plus de programmes et des politiques nationales en vue de favoriser la marche et la bicyclette dans les politiques de développement urbain afin de créer des environnements urbains sans barrière, des pistes cyclables, des installations récréatives, des politiques de transport et des approches orientées santé (par ex. des approches qui tiennent compte de la santé dans toutes les politiques et des plans d'action nationaux sur l'activité physique).

### **Encadré 12. Autoroutes pour bicyclettes – un défi aux embouteillages (Pays-Bas)**

Une autoroute pour bicyclettes est une infrastructure séparée, réservée aux cyclistes, sans croisement de routes et recouverte d'asphalte en bon état, ce qui permet de garantir un déplacement rapide entre le domicile et le travail et l'école. La construction d'autoroutes pour bicyclettes aux Pays-Bas a montré des résultats encourageants. Depuis l'ouverture de l'autoroute pour bicyclettes, la distance moyenne parcourue à bicyclette est passée de 7,5 km à 10 km et 5% des personnes qui faisaient ce parcours en voiture, utilisent désormais la bicyclette. Les éléments moteurs clés pour l'utilisation du vélo et des autoroutes pour bicyclettes sont une bonne conception des autoroutes (protection contre le vent, etc.) et de bonnes installations de parking dans les sociétés et les écoles. Le Gouvernement hollandais a investi 25 millions d'euros pour construire des autoroutes pour bicyclettes supplémentaires dans le pays (18).

La quasi-totalité des pays participant au rapport de la Région européenne de la CEE-OMS ont des politiques en matière de transport et des actions qui privilégient les groupes vulnérables. Même s'il y a plus de chances que les politiques des pays de l'Europe de l'Ouest ou des pays candidats à l'adhésion à l'UE se tournent vers les groupes vulnérables, les pays du sud-est de l'Europe et d'Asie centrale intensifient leurs efforts pour adopter des modes de transport sains et sûrs destinés à des groupes cibles spécifiques.

Les politiques concernent notamment les personnes à mobilité réduite (handicaps) avec une large variété de mesures allant de politiques d'aménagement

urbain à la création d'environnements urbains sans barrière, l'adaptation des infrastructures de transport (bus et gares, etc.) et des véhicules pour des groupes d'utilisateurs spécifiques (enfants, personnes souffrant de handicaps, personnes âgées, etc.).

Dans l'ensemble de la Région européenne de la CEE-OMS, les politiques axées sur les enfants abordent la formation à la prévention des accidents et à la mobilité et les mesures de sécurité routière (code de la route, etc.).

### **Encadré 13. Paradis piéton à Bishkek – promouvoir des modes de vie sains et sûrs (Kirghizstan)**

La situation de la sécurité routière au Kirghizstan est préoccupante. Pour réagir à cette situation, une manifestation, le Paradis piéton, a été organisée, elle vise à améliorer la sécurité de la circulation piétonne et à favoriser un style de vie sain. Le second Paradis annuel du piéton s'est déroulé le 22 septembre 2013 à Bishkek. Le slogan de cette année était « Bouger au rythme d'une ville verte ! » Des documents pour la sécurité routière ont été distribués et une série d'activités de sensibilisation a été mise en place. L'ONG de la sécurité routière, en partenariat avec l'Agence de développement de la ville de Bishkek et d'autres ont plaidé en faveur d'une législation plus stricte en vue de définir les droits des piétons (19).

## **Mise en œuvre du PPE-TSE**

### **Mécanismes**

Dans la Déclaration d'Amsterdam, les États membres ont demandé le développement de plans d'action nationaux pour les transports, la



*Excursion à bicyclette à l'occasion de l'atelier du PPE-TSE Pratique de la marche et du cyclisme dans de bonnes conditions de sécurité et de santé en milieu urbain à Pruhonice, République tchèque (septembre 2009)*

santé et l'environnement (NTHEAP) en utilisant les mécanismes, les plans et les programmes existants dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement ou en s'appuyant sur les processus nationaux dans les trois secteurs. La moitié des pays participant au rapport ont mis en œuvre ou adopté un plan d'action national pour les transports, la santé et l'environnement. Les NTHEAP finalisés et mis en œuvre sont plus communs dans la partie occidentale

de la Région européenne de la CEE-OMS. Il existe plusieurs manières de développer et de mettre en œuvre un NTHEAP. À une exception près, les interventions liées au transport sont introduites dans les plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement et ne sont pas des documents autonomes. Le PPE-TSE est perçu comme étant utile en ce qu'il offre des conseils sur l'orientation des NTHEAP, notamment dans les pays d'Europe de

l'ouest. Toutefois, son rôle est considéré comme plus pertinent au terme du processus de mise en œuvre, plutôt que pendant la phase de développement.

#### **Encadré 14. Un cadre politique pour le transport vert – tire parti de la coopération intersectorielle et internationale (Géorgie)**

Le Ministère géorgien de l'Économie et du Développement durable et le Ministère des Finances, avec l'appui de la Banque mondiale, ont préparé une ébauche de document de politique. *Un cadre politique pour le transport vert en Géorgie : réaliser des réformes et construire des infrastructures pour la durabilité*. L'objectif du cadre est de renforcer le transport vert et de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les polluants locaux en Géorgie par le biais de la réduction d'utilisation de combustible fossiles et l'augmentation de la dépendance vis-à-vis des ressources énergétiques indigènes. Ce projet est le fruit d'une étroite coopération entre les différents secteurs nationaux et les organisations internationales (20).

Les réseaux formels de professionnels sont importants pour la mise en œuvre du PPE-TSE. Les réseaux peuvent être de diverse nature et il peut également y avoir plusieurs réseaux fonctionnant en parallèle dans un pays.

Les types de réseaux mentionnés sont les suivants :

- mécanismes de coordination gouvernementaux mettant principalement l'accent sur le travail intersectoriel, que ce soit au niveau national et/ou local ;

- professionnels, groupes et associations de la santé environnementale ;
- groupes de travail des organisations non gouvernementales (ONG) surveillant la mise en œuvre du PPE-TSE et
- autres réseaux intervenant dans les domaines du transport, de la mobilité et de la santé, par exemple les Réseaux européens des Villes-Santé de l'OMS, des groupes de travail et des associations de cyclisme nationaux.

Toutefois, les réseaux de coordination (gouvernementaux et autres) ne sont présents que dans la moitié des pays participant au rapport et sont mieux représentés dans les pays de l'Europe de l'Ouest, où ils reçoivent un soutien politique et financier plus important.

#### **Encadré 15. Une piste cyclable à Bakou – obtenir des résultats par le biais de réseaux informels (Azerbaïdjan)**

En 2012, un groupe de travail national informel coopérant avec les autorités municipales a été mis sur pied en Azerbaïdjan, son objectif est de promouvoir les objectifs du PPE-TSE et les buts de la Déclaration d'Amsterdam. Le groupe de travail a mis en avant un projet relatif à la construction d'une piste cyclable à Bakou. La piste de 2 km de long, qui propose également la location de casques, de bicyclettes, de rickshaw électriques, etc. a été ouverte en avril 2012. Le projet, destiné à promouvoir les activités de loisir dans le centre de la ville de Bakou, est l'une des premières tentatives nationales se faisant l'avocat de la bicyclette comme activité de loisir et comme moyen de transport alternatif (21).

## Cadre politique et réglementaire

Dans la moitié des pays participant au rapport, sans disparités géographiques, le PPE-TSE est coordonné formellement par un organisme ou une structure gouvernementale. La plupart des organismes de coordination nationaux sont composés de représentants des secteurs de l'environnement, de la santé et du transport. La représentation des secteurs dans l'organisme de coordination est souvent en ligne avec le nombre de centres de liaison du PPE-TSE, ce qui montre à quel point il est important de nommer trois centres de liaison par pays. L'aménagement urbain fait plus souvent partie des organismes de coordination que dans le passé. Les ONG jouent également un rôle important non seulement dans les pays d'Asie centrale mais également dans l'Europe de l'Ouest et dans les pays de l'Europe du sud-est. D'autres secteurs tels que l'intérieur, la finance, l'agriculture, l'éducation et l'université sont moins fréquemment représentés.

Types possibles de documents de politique :

- Plans d'action nationaux pour l'environnement et la santé / Plan d'action pour l'environnement et la santé des enfants en Europe (CEHAP)
- plans de développement durable
- politiques sur le changement climatique
- plans et politiques de gestion de l'environnement aux niveaux nationaux et/ou locaux
- plans de sécurité du transport et stratégies de transport

- plans d'aménagement urbains nationaux
- plans de mobilité électrique et plans pour la marche et le vélo
- stratégies de santé publique.

Les politiques ou les plans environnementaux ainsi que les plans de développement durables, semblent être les documents qui reflètent principalement l'élaboration intégrée de politiques des trois secteurs. Seule la moitié des États membres aborde dans les documents nationaux la sensibilisation au besoin d'augmenter et de favoriser l'intégration des trois secteurs, mais ce chiffre progresse. Les documents semblent provenir principalement des pays de l'Europe de l'Ouest et du Sud-est et faire partie de plans d'action avec une fonction de coordination (CEHAP et stratégies de développement).

## Défis pour le PPE-TSE

Certains des principaux défis dans la mise en œuvre du PPE-TSE sont identifiés ci-dessous.

### Nature volontaire des PPE-TSE

Le PPE-TSE n'est pas un instrument légalement contraignant et sa nature volontaire fait qu'il est difficile à mettre en œuvre. La mise en œuvre d'outils et d'accords volontaires est ressentie comme ayant une moindre priorité, notamment pour les pays candidats à l'accession à l'UE, qui mettent la priorité sur les standards, normes et réglementations contraignants légalement de l'UE.



### **Difficulté à réaliser un travail intersectoriel**

Le manque de coopération et de communication entre les secteurs concernés du PPE-TSE est ressenti comme un défi clé pour les processus nationaux. L'absence d'organismes de coordination, des centres de liaison limités et le manque d'engagement des professionnels sont des obstacles importants qui entravent la mise en œuvre des buts prioritaires de la Déclaration d'Amsterdam et du PPE-TSE.

### **Contraintes budgétaires**

La CEE-ONU et la Région européenne de l'OMS n'apportent pas de soutien financier direct à la mise en œuvre du PPE-TSE et, au niveau national, les sources de financement sont fréquemment limitées. Par ailleurs, les crises financières ont encore aggravé la situation.

### **Difficultés structurelles**

Le changement de personnel et de structures administratives ainsi que le manque de temps du personnel national pour participer à des ateliers, conférences internationaux, etc. sont préoccupants et freinent les structures nationales dans leur capacité à mettre en œuvre les buts du PPE-TSE et à conserver la mémoire institutionnelle.

### **Surveillance et évaluation**

On manque d'indicateurs clairement définis pour surveiller et établir des rapports sur la mise en œuvre du PPE-TSE. Les objectifs du PPE-TSE sont des buts à long terme qu'il est difficile d'évaluer sur le court terme. Des buts à court, moyen et long termes aideraient à évaluer les progrès réalisés.



*L'ancien président du PPE-TSE Robert Thaler (Autriche) et l'agent de coordination du PPE-TSE, Jiri Bendl au cours d'une démonstration de vélo électrique à l'occasion de l'atelier du PPE-TSE de Pruhonice, République tchèque (septembre 2009)*

### **Catalyseurs du THE PEP**

En réponse aux défis mentionnés ci-dessus, les facteurs clés sont exposés ci-dessous ainsi que les recommandations pour renforcer davantage le processus au niveau national et pour fournir des éléments pour ajuster le programme de travail du PPE-TSE afin qu'il réponde mieux aux besoins des États membres.

### **Renforcer les mécanismes de mise en oeuvre**

Il est essentiel pour le succès du PPE-TSE de créer un organisme de coordination au niveau national ayant un mandat et des responsabilités bien définis et une structure claire pour le flux des informations. La nomination de centres de liaison de tous les secteurs concernés (transports, santé et environnement) doit être assurée dans tous les pays afin de garantir un processus de consultation et de coopération formel. Des groupes de travail organisés autour de secteurs thématiques clés et des buts prioritaires de la Déclaration d'Amsterdam favoriseraient non seulement la réalisation globale du processus mais réduiraient également la charge de travail des responsables nationaux. Le PPE-TSE pourrait l'encourager en demandant la (re-)nomination de centres de liaison et d'organismes de coordination.

### **Cadres de politique**

L'intégration des politiques de transport dans d'autres secteurs de politique doit être une priorité et la création de NTHEAP ou l'adaptation des CEHAP/NEHAP nationaux existants devrait être encouragée et soutenue davantage par le PPE-TSE.

### **Échange de connaissances et construction de capacité**

Ateliers de renforcement de capacité  
Des ateliers pour renforcer les capacités, partager les meilleures pratiques et mieux sensibiliser se sont avérés l'un des outils les plus efficaces des PPE-TSE, notamment la série d'ateliers de courses de relais lancée à Amsterdam, aux Pays-Bas.

### **Boîte à outils du PPE-TSE**

Les États membres ont suggéré de continuer à développer la Boîte à outils du PPE-TSE (22) qui contient les bonnes pratiques, des dossiers de politiques sur des sujets sélectionnés et des outils d'évaluation pertinents, notamment l'Outil d'évaluation de l'impact économique du cyclisme sur la santé (HEAT) (23), etc.

### **Mécanisme d'échange du PPE-TSE**

Les principaux objectifs du Mécanisme d'échange du PPE-TSE (24) devraient être renforcés et l'informatique améliorée afin de mieux promouvoir, diffuser et échanger des informations et des données pertinentes et complètes sur tous les sujets concernant l'interrelation entre le transport, la santé et l'environnement. L'accent doit être mis, en particulier, sur les besoins des autorités nationales et locales..

### **Augmenter la responsabilisation des trois secteurs**

Il est nécessaire de mieux faire ressortir les avantages potentiels (santé, emploi, etc.) d'un changement radical vers une approche plus intégrée entre les secteurs. Dans ce contexte, les États membres ont suggéré de promouvoir le concept de « au-delà de la mobilité », avec la définition d'indicateurs communs pour les trois secteurs permettant d'avoir une responsabilisation claire des développements en matière de transport en termes de critères pour la santé et l'environnement (indicateurs).

### **Impliquer un plus grand nombre d'acteurs pertinents aux différents niveaux de politique**

Le succès du PPE-TSE repose sur l'engagement des acteurs au-delà de l'environnement, de la santé et du

transport. L'intégration de la gestion du transport urbain et des politiques pour la planification et l'aménagement des territoires est de plus en plus reconnue par les États membres qui demandent un engagement plus fort du secteur de l'aménagement urbain. L'environnement urbain doit préparer aux évolutions démographiques, sociales et environnementales en soutenant la mobilité et les modes de vie suburbains et urbains verts et respectueux de la santé.

### **Soutien technique direct des pays par le Secrétariat du PPE-TSE**

Les pays ont besoin d'un soutien plus direct afin de s'attaquer aux priorités et aux défis nationaux. Les États membres demandent des activités plus ciblées qui reflètent les besoins spécifiques des différents pays.

### **Stratégies de financement**

Les États membres suggèrent que le PPE-TSE les aide dans la définition et l'élaboration de stratégies de financement, dans la construction de capacité en vue d'identifier les éventuels mécanismes de financement (par ex. projets de l'UE) et dans la levée de fonds auprès d'organismes de financement internationaux.

### **Communication et sensibilisation**

Il est nécessaire que le PPE-TSE soit plus visible au cours d'événements/activités internationaux liés au

secteur du transport. Des éléments de la Stratégie de communication de PPE-TSE devraient être mis en œuvre (25).

## **Résumé de la réponse de la politique du PPE-TSE**

Des résultats remarquables ont été obtenus dans la mise en œuvre nationale du PPE-TSE et des buts de la Déclaration d'Amsterdam. La nature intersectorielle du PPE-TSE est fréquemment citée comme un bon exemple de coopération entre les secteurs et à différents niveaux de gouvernement. Ceci s'est trouvé reflété au niveau national par la mise sur pied de plusieurs comités de travail transversaux, la mise en place de politiques et de stratégies et l'organisation de programmes nationaux et locaux et d'ateliers de renforcement de capacité.

Toutefois, les résultats varient dans la Région européenne de la CEE-OMS, ce qui reflète l'inégalité de disponibilité des fonds, de soutien politique et d'outils. Il reste des défis à relever pour créer une compréhension partagée des principaux piliers du transport durable.

# Série de séminaires course de relais du PPE-TSE 2009–2013

Une série d'ateliers de course de relais du PPE-TSE a été lancée lors de la Troisième réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement les 22 et 23 janvier 2009 à Amsterdam, Pays-Bas, comme l'un des principaux mécanismes de mise en œuvre des buts d'Amsterdam. Le Staffete (course de relais) est une course de relais d'ateliers de renforcement de capacité destinée à « transmettre le relais » des meilleures pratiques et des leçons d'une ville à une autre et d'une région à une autre. L'objectif des ateliers est de partager des expériences et de diffuser les connaissances dans la région paneuropéenne sur les meilleures manières d'encourager une approche politique intégrée du transport et de la mobilité durables et sains. De 2009 à 2013, six ateliers se sont tenus sous les auspices de la Course de relais du PPE-TSE :

1. Pratique de la marche et du cyclisme dans de bonnes conditions de sécurité et de santé en milieu urbain, qui s'est tenu les 24 et 25 septembre 2009 à Pruhonice, en République tchèque ;
2. Politiques de transport urbain sain et durable les 7 et 8 juin 2010 à Skopje, Ex-République yougoslave de Macédoine ;
3. Pratique de la marche et du cyclisme dans de bonnes conditions de sécurité et de santé en milieu urbain le 30 Septembre –1 octobre à Batumi, en Géorgie ;
4. Coopérer à la mise en œuvre de transports urbains durables et sains : un atelier de renforcement des capacités du PPE-TSE les 8 et 9 juin 2011 à Kiev, en Ukraine ;
5. Développement durable des transports urbains : Défis et perspectives les 7 et 8 juin 2012 à Moscou, Fédération de Russie et
6. Mobilité durable et propice à la santé : accent mis sur les zones urbaines d'Asie centrale les 26 et 27 septembre 2013 à Almaty, au Kazakhstan.

## Enjeux

Les six ateliers qui se sont déroulés de 2009 à 2013 se sont tenus dans des environnements très différents, avec des villes de tailles variables et des divers niveaux de développement urbain. Par conséquent, les problèmes de priorité et l'accès politique étaient souvent différents.

Chaque atelier s'est terminé en dressant une liste d'actions à soumettre aux décideurs politiques. Même si le libellé des actions varie d'une ville à une autre, les problèmes de fond sont essentiellement les mêmes. Certains des principaux défis sont exposés ci-dessous.

## Impact du transport sur la santé et l'environnement : défis politiques

L'impact des transports sur la santé de l'homme et l'environnement urbain est local et mondial (par ex.

impacts sur la santé de la pollution de l'air et impacts sur l'environnement et le changement climatique des émissions de gaz à effet de serre). Dans le même esprit, les bénéfices pour la santé de la réduction de l'emploi de voitures particulières et d'une augmentation de l'activité physique, par exemple, par le biais d'une mobilité active, notamment la marche et la bicyclette présentent des avantages indirects tant pour la santé (avec la réduction des maladies non-transmissibles telles que les maladies respiratoires, les maladies cardiovasculaires et l'obésité) que pour l'environnement (amélioration de l'aménagement du territoire et résilience et attractivité des zones urbaines en favorisant différentes options pour le transport). Le dernier objectif est de faire prendre conscience aux intervenants que le transport urbain durable contribue à des environnements sains et aide également prévenir les accidents.

### **Mobilité durable : une approche de politique intégrée**

Les décisions en faveur d'une politique de transports urbains durables se prennent souvent à des niveaux nationaux, régionaux et locaux. Chaque pays dispose de son propre système institutionnel. Les compétences des différentes autorités varient beaucoup dans les domaines des politiques des transports, de la santé et de l'environnement. À cet égard, la collecte de données concernant la mobilité urbaine, les émissions et leur impact sur la santé doit être améliorée, notamment pour évaluer la cohérence des données disponibles à différents niveaux. Des études mises en œuvre à des intervalles réguliers sur les modèles de mobilité urbaine, notamment sur l'utilisation des transports en commun, doivent identifier les points critiques et les mesures à mettre en œuvre pour améliorer la mobilité urbaine.

Pour une meilleure coordination dans la prise de décision, il convient d'accorder une attention particulière aux pratiques à tous les niveaux (local, national et international). C'est là où le PPE-TSE intervient avec sa boîte à outils et ses mécanismes de partenariat, y compris la course de relais qui est plate-forme de coopération internationale sur la mobilité urbaine durable et respectueuse de la santé.

### **Impliquer toutes les parties intéressées : intégration verticale et horizontale**

Pour faire participer toutes les parties intéressées, les acteurs doivent travailler ensemble de manière collaborative et constructive. Ceci implique les autorités nationales, les gouvernements locaux, les secteurs du transport et de la santé, les urbanistes, la communauté des affaires et la société civile. Ceci nécessite tant une intégration verticale (du niveau ministériel jusqu'au niveau de base et au niveau communautaire, aux organisations de la société civile qui jouent un rôle important dans la politique de développement durable, la participation publique, l'accès aux informations environnementales et la sensibilisation) qu'une intégration horizontale : une approche politique coordonnée entre les trois secteurs – les transports, la santé et l'environnement – idéalement par le biais de réunions conjointes.

Il existe d'autres points d'entrée pour mener une approche de politique intégrée réussie :

- reconnaître et soutenir des initiatives porteuses d'avenir de citoyens particuliers et d'ONG et
- impliquer tous les acteurs à un stade précoce et de manière constante afin d'influencer le comportement

en matière de mobilité et d'encourager des modes de consommation durables des consommateurs, ce qui est une condition préalable à la mise en œuvre de transports urbains durables.

### **Mobilisation de soutien : sensibilisation et participation du public**

Avant de modifier leur comportement en matière de mobilité, les personnes doivent s'identifier elles-mêmes avec les objectifs de politique. Les campagnes de communication et de sensibilisation sont par conséquent stratégiques si l'on veut gagner le soutien du public, particulièrement en ce qui concerne les politiques de gestion de la demande, par exemple par le biais de différentes approches.

- Prendre contact avec les autorités locales et municipales et rendre public les résultats des études et le suivi des politiques afin de favoriser la transparence dans la prise de décision.
- Faire une meilleure utilisation des systèmes de santé locaux et nationaux afin de mettre en lumière les impacts et les avantages sur la santé de la politique de transport.
- Concevoir et soutenir des campagnes de sensibilisation destinées au grand public sur les avantages de la « mobilité reposant sur l'effort physique », comme une alternative viable, saine et sûre à l'utilisation des voitures individuelles. Toucher les parents et les enfants par le biais de manifestations et de rassemblements afin de les sensibiliser et de favoriser la pratique de la marche et de la bicyclette.

- Travailler avec les médias afin de susciter un intérêt pour la marche et le vélo par le biais d'événements tels que l'ouverture au public de zones piétonnes et de voies cyclables.

### **Faire ressortir toutes les incidences : locales et mondiales**

Les incidences/impacts attendus des politiques en matière de transport durable sont locaux (réduction de la pollution de l'air) ainsi que mondiaux (réduction des émissions de gaz à effet de serre) et s'appliquent aux personnes (amélioration de la santé) de même qu'aux territoires (aménagement du territoire).

De telles politiques ont également un impact indirect et le « cycle vertueux » qu'elles génèrent doit être mis en avant. Encourager la marche et la bicyclette dans les villes peut entraîner des accidents si des mesures de sécurité et des infrastructures appropriées ne sont pas mises en place ; mais la promotion de la mobilité active peut également réduire les accidents, en sensibilisant progressivement les automobilistes au fait qu'ils partagent la route avec les piétons et les cyclistes et, finalement, en accordant les mêmes droits d'utilisation des routes. Par ailleurs, un report modal de la voiture privée au transport public, à la marche et à la bicyclette permet une diminution des stress liés à la voiture et une amélioration de la santé par le biais de l'activité physique et de la réduction des modes de vie sédentaires. Par ailleurs, favoriser différentes options pour le transport et l'aménagement du territoire peut renforcer la résilience des zones urbaines.

## Recommandations et opportunités

### Boîte à outils du PPE-TSE : développer des solutions techniques

Afin d'améliorer les performances et l'efficacité des systèmes de transport en milieu urbain, les ateliers du PPE-TSE recommandent de :

- mettre sur pied des normes pour les véhicules de transport privés et publics ;
- développer des mesures à faible coût afin d'améliorer la propreté des parcs de bus existants ;
- soutenir les changements technologiques afin de réduire l'empreinte écologique et d'augmenter l'utilisation efficace des transports ;
- favoriser les technologies et les solutions de transport innovantes visant à améliorer la mobilité



Promenade en tram historique à l'occasion de l'atelier du PPE-TSE « Coopérer à la mise en œuvre de transports urbains durables et sains » à Kiev (juin 2011)

urbaine, telles que les systèmes de transport intelligents, y compris la gestion, la surveillance et la signalisation du trafic ;

- favoriser la coopération technologique et
- faire des bicyclettes électriques (electric bikes) une action innovante dans les stratégies de développement de la bicyclette afin de favoriser leur attractivité et leur accessibilité, toucher de nouveaux utilisateurs qui n'étaient préalablement pas intéressés par le cyclisme et promouvoir le cyclisme dans les terrains vallonnés.

Par ailleurs, en vue d'améliorer les services et l'offre de mobilité durable, les ateliers ont recommandé aux Gouvernements et aux municipalités de :

- aménager des espaces de stationnement pour les vélos et des espaces de stationnement relais qui sont sûrs et bien éclairés afin d'éviter les vols ;
- développer des pistes cyclables rapides et dédiées ainsi que des infrastructures adaptées aux besoins des cyclistes plus rapides ;
- introduire des dispositifs à cartes de transport magnétiques afin de simplifier l'utilisation multimodale des systèmes de transport public et
- annoncer dans les médias les voies cyclables et leur accessibilité par le biais de l'utilisation des technologies d'information cartographique (systèmes d'informations géographiques/systèmes de positionnement mondial (GPS)).



*Passage du bâton de la course de relais du PPE-TSE de Pruhonice à Skopje à l'occasion de l'atelier du PPE-TSE politiques de transport urbain sain et durable » (juin 2010)*

### **Communication : sensibilisation du public au transport vert et sain**

Il convient de créer des opportunités ainsi que des campagnes et des exercices de prévention afin de toucher le grand public et de promouvoir une culture intégrée et globale systémique de l'utilisation du vélo et de la marche. À cet égard, on peut utiliser des lieux publics – écoles, mairies et institutions – pour sensibiliser davantage le grand public aux méthodes et aux modèles utilisés pour évaluer l'impact du transport sur la santé et l'environnement.

Par ailleurs, des campagnes visant à améliorer le comportement de conduite, l'efficacité en énergie et la sécurité routière doivent être promues dans des programmes spécifiques, tels que des activités de conduite écologique.

Dernier point, mais non le moindre, la promotion de l'utilisation des matériaux du PPE-TSE – de la boîte à outils HEAT et PPE-TSE – aux niveaux nationaux, régionaux et locaux est essentielle.



## Manuels et directives liés au PPE-TSE

Les ateliers du PPE-TSE donnent lieu au développement de toute une gamme de manuels et de directives qui couvrent un large spectre, notamment un manuel pour le développement des *NTHEAP*, *Ouvrir de nouvelles possibilités : emplois dans le transport vert et sain*, un manuel de poche du financement pour le transport durable par le biais de l'UE et *Travailler ensemble pour un transport durable et sain* (26–29).

D'autres guides pourraient s'attacher plus particulièrement à la mobilité douce, par exemple, pour énoncer certains principes et souligner l'importance et la viabilité de la marche et du vélo comme modes légitimes et faisables de mobilité urbaine.

À titre d'illustration, on pourrait énoncer les principes suivants pour régir la définition de la marche et du vélo :

- sûrs et perçus comme tels dans toutes les conditions climatiques, le jour et la nuit ;
- accessibles avec un réseau ininterrompu raccordé aux services de transports publics ;
- pratiques afin de permettre un accès direct et bien signalé aux logements, zones commerciales et lieux de travail ;
- confortables afin de satisfaire les besoins de tous les utilisateurs y compris des enfants, des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite et
- attractifs par leur propreté, le faible niveau de bruit et la qualité de l'infrastructure (y compris les stationnements pour vélos).

## Mobilité active et aménagement du territoire durable

Les politiques nationales pour un transport urbain durable doivent influencer et soutenir des objectifs énoncés pour l'aménagement du territoire, la santé et l'environnement. De telles politiques doivent être cohérentes dans leur ensemble (investissements, gestion de la circulation et de la mobilité) et cohérentes avec d'autres politiques publiques, telles que l'environnement, la santé, l'aménagement du territoire et les finances.

Les États doivent, par conséquent, développer des *NTHEAP* afin de coordonner les politiques nationales dans les différents domaines. Des actions locales peuvent également produire des résultats tangibles à prendre en considération au niveau national ; elles peuvent également servir de bonnes pratiques pour induire d'autres gouvernements locaux à développer des actions similaires.

### Évaluer le progrès : critères et indicateurs

Des données solides et fiables constituent une base empirique pour les politiques de mobilité urbaine. Les données ne sont pas facilement accessibles et c'est pourquoi il est difficile de procéder à une analyse comparative. Mesurer correctement implique d'identifier les principaux facteurs liés au transport qui définissent la qualité de vie en milieu urbain. Ceci peut inclure la disponibilité d'emploi, la sécurité et les aménagements et les services urbains. Une mise en œuvre efficace des politiques de mobilité urbaine nécessite une intégration avec les objectifs d'environnement et de santé.

Les évaluations sont importantes car elles soulignent les objectifs de la politique qui ont été définis comme,

par exemple, la réduction des niveaux de pollution d'air et de bruit et l'amélioration de la sécurité (avec des limitations de vitesse) et de la qualité de vie. Les estimations peuvent, par exemple, vérifier si l'infrastructure de transport offre suffisamment d'espace pour le trafic non motorisé ou calculer les avantages pour la santé de la marche et du vélo.

### **Renforcer la gouvernance pour soutenir le transport vert et sain**

La coordination entre les niveaux institutionnels doit être améliorée afin de promouvoir le travail en commun et d'améliorer la coordination et la communication. Il convient de soutenir les partenariats qui renforcent de nouvelles synergies entre les politiques de santé, d'environnement et de transport. De la même manière, la mise en œuvre des principes et des mécanismes en vue de favoriser l'intégration des politiques de transport, d'environnement et de santé doit être favorisée.

Le mécanisme de gouvernance peut être renforcé pour couvrir tous les niveaux institutionnels. Les Gouvernements nationaux doivent offrir un cadre institutionnel afin de demander aux villes d'inclure des cibles de réduction des émissions dans leurs politiques de transport. Par ailleurs, les administrations locales et régionales doivent soumettre leurs préoccupations au niveau national afin de permettre une meilleure coordination des politiques locales et nationales.

La gouvernance technique doit être mise en œuvre par le biais d'échanges pratiques ; elle doit, par exemple, satisfaire les besoins de développement de méthodologies de collectes de données cohérentes.

La coopération technique doit également être favorisée par le biais d'actions jointes entre les entreprises, les pouvoirs publics, les communautés de recherche et développement et les fournisseurs de technologie.

### **Financement de systèmes de transport urbain durables : investissement et encouragements**

Le financement du transport public plutôt que l'infrastructure routière nécessite d'être conscient de tous les avantages – y compris financiers – que présente l'investissement dans le transport public. Un bon dosage des investissements nécessite de tenir compte des objectifs de santé et d'environnement et des priorités d'aménagement du territoire lorsque des fonds sont alloués par l'État à des administrations locales. Les investissements ne doivent pas se concentrer dans les métropoles afin d'éviter de passer à côté d'opportunités importantes dans d'autres secteurs urbains essentiels. Lorsque la compétence sur le transport urbain relève de l'administration locale, les problèmes financiers doivent être gérés de manière transparente. Ceci permettra aux administrations locales, au niveau de la ville ou de la région, d'exercer avec efficacité leurs compétences sur le développement de transport et de mobilité durables.

Développer des systèmes de transport durables implique de la recherche et du développement, le test de solutions qui favorisent des solutions d'aménagement du territoire et de transport urbain durables.

Les politiques de tarification et fiscales, doivent, dans tous les secteurs, chercher à favoriser un transport urbain durable. Notamment, les politiques de

développement du logement et immobilières ne doivent pas provoquer de congestion ni d'étalement urbain.

Les ressources générées par de telles politiques doivent être affectées à renforcer les politiques en faveur de l'environnement et de la santé. Par ailleurs, les recettes qui découlent largement de la taxation des voitures doivent être affectées à l'administration locale afin de faciliter l'acceptabilité politique des charges. L'engagement du secteur privé par le biais de partenariats publics-privés (PPP) doit définir les règles de la concurrence et du marché ainsi que les services et la qualité des services. Les PPP dans le transport public doivent être réglementés afin d'offrir des avantages équilibrés entre les partenaires ayant des fonctions complémentaires. Les employeurs doivent être encouragés à concevoir des politiques de mobilité urbaine durables, notamment lorsqu'ils mettent sur pied

les plans de mobilité de leur entreprise. Les employeurs, qu'ils soient privés ou publics, doivent être informés de la pertinence du financement de l'utilisation du vélo pour se rendre au travail par le biais d'encouragements économiques et d'infrastructures telles que des aires de stationnement de bicyclette et des douches. Il convient de reconnaître que les systèmes de vélos en libre service au niveau urbain et régional améliorent la mobilité dans les centres ville et peuvent être attractifs pour des programmes de financement PPP.

### Progrès réalisés

Les encadrés 16 à 20 présentent des exemples de progrès réalisés et d'enseignements tirés par les États membres qui ont accueilli les ateliers de courses de relais du PPE-TSE.



*Dessin d'enfants illustrant leur idée d'un environnement sain à Batumi, Géorgie (octobre 2010)*



*Un autobus scolaire pédestre a été initié à l'initiative de l'atelier du PPE-TSE sur la Pratique de la marche et du cyclisme dans de bonnes conditions de sécurité et de santé en milieu urbain, Batumi, Géorgie (octobre 2010)*

### Encadré 16. Batumi trois ans après (Géorgie)

La Géorgie a accueilli l'atelier de course de relais du PPE-TSE sur la « Pratique de la marche et du cyclisme dans de bonnes conditions de sécurité et de santé en milieu urbain » en 2010 à Batumi. Batumi est une ville de bord de mer sur la côte de la Mer Noire, en Géorgie, dans le Caucase. Si Batumi a certaines industries, construction navale, transformation alimentaire et industrie légère par exemple, la plupart de son économie tourne autour du tourisme. L'atelier a rassemblé 65 représentants, y compris des fonctionnaires, des autorités nationales et locales, des représentants du secteur privé, de l'université et des ONG ainsi que des experts internationaux venus de plus de 16 pays.

Au moment où l'atelier s'est déroulé, l'infrastructure de Batumi faisait l'objet d'une revitalisation. Par conséquent, les recommandations apportées par les participants à la réunion ainsi que par les experts étrangers impliqués, sont venues appuyer le processus de revitalisation .

Une campagne de sensibilisation au vélo et à la marche a été menée dans le centre ville et une excursion pour découvrir le potentiel de marche et de vélo de Batumi a été organisée le long de l'infrastructure existante. Batumi a lancé son premier autobus scolaire pédestre, à savoir un groupe d'enfants qui se rend à l'école à pied accompagné par un ou plusieurs adultes.

L'atelier a suscité une prise de conscience accrue et a entraîné : la construction de pistes cyclables dans de nombreuses villes (Batumi, Kutaisi, Rustavi, Kvareli) ; le développement d'une infrastructure routière qui améliore la sécurité de la marche et du vélo ; une révision de la législation afin d'inclure de nouvelles mesures de sécurité routière et la rénovation du transport public.



Célébration des 10 ans du PPE-TSE à l'occasion de l'atelier du PPE-TSE sur le développement durable des transports urbains : défis et perspectives », Moscou (juin 2012)



Retrait de voitures à l'occasin de l'atelier du PPE-TSE sur le développement durable des transports urbains: défis et perspectives, Moscou (juin 2012)

Cette section présente des projets et des activités qui ont été développés depuis l'adoption de la Déclaration d'Amsterdam en 2009 et des Partenariats au sein du PPE-TSE qui sont l'un des mécanismes de mise en

œuvre clés de la Déclaration. Elle donne un aperçu des plans de Partenariats à venir alors que le PPE-TSE aborde sa seconde décennie.

### **Encadré 17. Améliorations après l'atelier de Skopje en 2010 (Ex-République yougoslave de Macédoine)**

À la suite de l'atelier de course de relais 2010 sur les « Politiques de transport urbain sain et durable », la ville de Skopje a constaté des améliorations dans le transport public et les conditions de marche et de vélo. Des efforts similaires sont réalisés dans d'autres villes de Ex-République yougoslave de Macédoine et dans des secteurs ruraux avec :

- amélioration des routes cyclables pour une pratique sûre du vélo dans les zones urbaines ;
- amélioration des voies piétonnes pour offrir un accès piéton sûr aux zones récréatives ;
- téléphériques pour améliorer l'accessibilité aux zones montagneuses, notamment pour les jeunes et les personnes âgées ;
- modernisation des boulevards pour décongestionner le trafic routier et réduire la pollution de l'air dans les zones urbaines ;
- modernisation des feux de circulation, avec utilisation de télécommandes et de caméras vidéos pour éliminer les embouteillages aux croisements et réduire la pollution de l'air et
- amélioration du transport public, par exemple des bus neufs qui augmentent le confort du passager et réduisent la pollution (en utilisant des éco-moteurs modernes) et amélioration de la sensibilisation du public aux avantages des transports en commun.

### **Encadré 18. Mobilité durable à Kiev (Ukraine)**

L'atelier de construction de capacité du PPE-TSE « Coopérer à la mise en œuvre de transports urbains durables et sains » s'est déroulé en juin 2011 à Kiev, en Ukraine. L'un des résultats les plus significatifs de l'atelier a été l'amélioration de la coopération entre les différents secteurs. Au cours des deux dernières années, les responsables du Ministère de l'Infrastructure et du Ministère de l'Écologie et des Ressources naturelles ont collaboré pour créer des documents stratégiques tels que *Mise en œuvre de la politique européenne de voisinage en Ukraine (30)* et ont participé au processus d'évaluation publique afin de revoir la politique d'environnement nationale.

L'Administration municipale de la ville de Kiev (KCSA) a par ailleurs poursuivi le développement de ses activités sur la gestion de la circulation, affichant une bonne collaboration entre le KCSA, les entreprises et les ONG impliqués sur le terrain de la mobilité durable. L'ouverture d'aires de stationnement à proximité des stations souterraines et l'ouverture de lignes de tramway à Kiev sont à inscrire au compte des améliorations. Un projet de lancement de bus électriques à Kiev en est à sa phase pilote.

Le KCSA a organisé un autre projet pilote sur la mobilité durable et établi un partenariat avec la société Bio Auto qui développe des véhicules électriques pour différents types de services de transport tels que les taxis. Le KCSA prépare une infrastructure de véhicules électriques qui devrait comporter 20 stations de chargement rapide à Kiev et environ 200 véhicules électriques à utiliser dans le service public.

Les communautés et les infrastructures de cyclisme se développent, pour commencer à Lviv et Kiev. Les projets sont aidés par la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) et par les administrations des villes. Des événements tels que la Semaine de la mobilité européenne et une compétition pour identifier les meilleurs employeurs favorables au vélo sont de plus en plus populaires. La communauté de cyclistes de Kiev participe à ces événements et plaide pour le développement d'infrastructures cyclables à Kiev.

## Encadré 19. Développements à Moscou à la suite de l'atelier du PPE-TSE de 2012 (Fédération de Russie)

La ville de Moscou a accueilli l'atelier course de relais du PPE-TSE sur le « Développement durable des transports urbains : défis et perspectives » en juin 2012. Depuis l'atelier, des progrès ont été réalisés à Moscou et dans d'autres villes importantes de la Fédération de Russie, notamment :

- d'autres améliorations des systèmes de transports publics (notamment à Moscou, St Pétersbourg, Kazan, Sotchi), par ex. métro, voies réservées aux bus et système de train léger ;
- mise en œuvre de la surveillance des parkings par la police de Moscou ;
- développement de zones cyclables (Moscou, St Pétersbourg) et développement des zones piétonnes (Moscou) ;
- une décision gouvernementale stipule qu'à l'horizon 2020, le pourcentage de transport public et de camions municipaux utilisant du gaz naturel comprimé atteindra 50% dans les villes de plus de 1 million d'habitants et 30% dans les villes de plus de 100 000 habitants ;
- discussion pour introduire des zones à accès limité en fonction de la classification environnementale des véhicules (Moscou) et
- exigences relatives à la qualité du carburant (Moscou – Normes d'émission européennes [Euro 4, 98/69/CE et 02/80/CE et ultérieures]).



Performance de Street art à l'occasion de l'atelier du PPE-TSE « Coopérer à la mise en œuvre de transports urbains durables et sains » à Kiev (juin 2011)



Attention accrue des médias à l'occasion de l'atelier du PPE-TSE « Coopérer à la mise en œuvre de transports urbains durables et sains » à Kiev (juin 2011)

## **Encadré 20. Atelier du PPE-TSE à Almaty : impact sur l'Asie centrale urbaine (Kazakhstan)**

Le caractère unique de l'initiative du PPE-TSE est qu'elle offre une excellente plate-forme pour discuter et développer des recommandations pratiques pour les infrastructures de transport public. Les ateliers courses de relais du PPE-TSE contribuent également à favoriser la compréhension du développement durable des systèmes de transport urbain et à modifier la mentalité sur le transport, la mobilité et les modes de vie sains.

L'atelier sur la « Mobilité durable et propice à la santé : accent mis sur les zones urbaines d'Asie centrale » s'est tenu les 16 et 17 septembre 2013 à Almaty, Kazakhstan. L'atelier a été organisé en coopération avec le Ministère du Transport et des Communications, le Gouvernement du Kazakhstan, Akimat (autorité municipale d'Almaty), la CEE-ONU, le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe et le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) /Le projet d'installation d'environnement global (GEF) – Le transport durable de la ville d'Almaty (CAST). Il a rassemblé plus de 100 experts issus des autorités nationales et municipales, du secteur privé, de la société civile et des universités en vue de développer des stratégies et des mesures afin de promouvoir le transport urbain durable tout en assurant des zones urbaines plus propres sur le plan de l'environnement et plus saines.

À la suite de l'atelier PPE-TSE et des débats sur le transport non-motorisé, le PNUD a mandaté une société d'ingénierie internationale pour réaliser un projet pilote et développer des infrastructures cyclables à Almaty. Des experts internationaux ayant des connaissances sur la planification de la bicyclette et sur les normes de conception aideront la ville à développer la voie pilote. Au Kazakhstan, le vélo suscite un vif intérêt, notamment dans la perspective récréative et sportive (activités physiques). Toutefois, le manque d'infrastructures cyclables empêche l'utilisation du vélo en tant que mode de transport quotidien. Le projet joue un rôle important dans l'augmentation des possibilités cyclables par le biais de la conception d'itinéraires pilotes.

Des travaux sont en cours en vue d'améliorer la situation des transports à Almaty. Le projet PNUD/GEF CAST, mené conjointement avec l'Administration de la ville d'Almaty, a développé la stratégie de transport durable de la ville d'Almaty pour 2013–2023. La composante principale du projet est l'abandon de la voiture particulière au profit des modes de mobilité plus durables. La stratégie envisage une approche plus intégrée, combinant plusieurs modes de transport en un seul système et coordonnant le système de transport avec les plans d'aménagement urbains. Si la stratégie est mise en œuvre, le transport durable à Almaty (transport public, marche et vélo) pourrait être augmenté de jusqu'à 55 % à l'horizon 2023. La ville poursuit également le développement d'un système de transport en commun rapide et moderne dans les cinq années à venir (31).





Importante participation internationale à l'atelier du PPE-TSE sur la Mobilité durable et propice à la santé : accent mis sur les zones urbaines d'Asie centrale à Almaty, Kazakhstan (septembre 2013)



Passage du bâton de la course de relais du PPE-TSE entre Moscou et Almaty à l'occasion de l'atelier du PPE-TSE à Almaty, Kazakhstan (septembre 2013)



*Encouragements de la prochaine génération de cyclistes à Almaty, Kazakhstan (septembre 2013)*

# Partenariats du PPE-TSE : 2013 et au-delà

---

## Objet

Les Partenariats au sein du PPE-TSE sont l'un des mécanismes adoptés par la Troisième réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement pour réaliser la mise en œuvre de la Déclaration d'Amsterdam et de ses quatre Buts prioritaires sur la période 2009–2014.

Les Partenariats au sein du PPE-TSE répondent à trois objectifs principaux.

1. Offrir au PPE-TSE un mécanisme efficace pour appuyer la mise en œuvre de son plan de travail dans les aspects liés au développement d'outils et de méthodes et pour offrir une capacité technique afin d'aider les États membres à la mise en œuvre du PPE-TSE au niveau national.
2. Renforcer le sentiment d'appropriation parmi les partenaires potentiels (y compris les États membres et les institutions financières internationales, les ONG, les organisations intergouvernementales et les institutions techniques et universitaires pertinentes) qui pourraient être impliqués de manière étroite dans le travail à mettre en œuvre sous l'égide des Partenariats.
3. Offrir une base plus solide et durable pour les ressources humaines et financières mises à disposition pour réaliser le plan de travail du PPE-TSE aux niveaux nationaux et internationaux,

surmontant par conséquent l'une des principales faiblesses du PPE-TSE (à savoir le manque de ressources soutenues).

Les Partenariats coordonnent leurs activités en étroit contact avec d'autres ONG et organisations internationales et gouvernementales et coopèrent avec les organismes financiers et bailleurs qui offrent des fonds pour les programmes et projets liés à la mise en œuvre des activités du PPE-TSE et de la Déclaration d'Amsterdam.

Les Partenariats encouragent la collaboration entre les secteurs publics et privés et leur engagement dans la mise en œuvre des activités en ligne avec le programme de travail du PPE-TSE. Ils encouragent également la coopération avec les établissements d'enseignement et universitaires afin d'améliorer les activités de construction de capacité dans les domaines pertinents en vue d'obtenir un transport durable et sain.

## Expérience à ce jour

Depuis le lancement des Partenariats au sein du PPE-TSE en 2009, ce mécanisme s'est avéré souple et adaptable, permettant à différents partenaires (États membres intéressés, organisations intergouvernementales, ONG et établissements universitaires) de travailler ensemble à la mise en œuvre de projets et activités spécifiques. Les principaux avantages des Partenariats au sein du PPE-TSE sont qu'ils peuvent être facilement lancés à l'initiative d'un

ou de plusieurs partenaires intéressés, avec l'appui du Comité directeur du PPE-TSE et qu'ils peuvent accueillir de nouveaux membres aux différentes phases de réalisation.

Les Partenariats au sein du PPE-TSE offrent une excellente plate-forme pour les efforts de collaboration internationaux des différents partenaires et peuvent mobiliser des ressources et des capacités provenant de différentes disciplines tout en aidant à atteindre l'un des quatre buts de la Déclaration d'Amsterdam. Les Partenariats ont une portée clairement définie, ils comblent les lacunes au niveau des connaissances et de la pratique, ils sont orientés action et visent à offrir aux États membres des produits de qualité supérieure et de la valeur ajoutée par le biais du développement d'outils, d'approches méthodologiques et de partage de bonnes pratiques. La composition des Partenariats au sein du PPE-TSE n'est pas limitée et ils peuvent recevoir des contributions financières et en nature.

## Présentation générale

### Emplois verts et sains dans les transports (JGHT)

#### Champ d'application

Le Partenariat JGHT favorise la mise en œuvre du but 1 de la Déclaration d'Amsterdam, qui met l'accent sur la contribution à un développement économique viable et sur l'encouragement la création d'emplois grâce à l'investissement dans des transports respectueux de l'environnement et de la santé. Son objectif est de :

- favoriser un débat et une compréhension partagée des emplois verts et sains dans les transports en introduisant les considérations environnementales et sanitaires dans les discussions existantes sur la création d'emplois verts ;

- documenter la variété des expériences existantes en Europe et dans d'autres parties du monde avec de nouvelles politiques et approches pour la création d'emplois verts et sains dans les transports ;
- analyser le potentiel d'écologisation des « postes existants » et la création de « nouveaux emplois verts » dans le transport et la mobilité et évaluer l'impact qualitatif et quantitatif de ces approches sur l'environnement, la santé, le transport et l'économie et
- partager les bonnes pratiques et diffuser les expériences, les politiques et les approches.

Dans sa phase initiale, l'examen des études existantes a permis au Partenariat JGHT de découvrir un potentiel considérable de création de nouveaux emplois avec la promotion du vélo, de la marche et du transport public. Encouragé par ces constatations initiales, le Partenariat JGHT explorera la faisabilité de développer de nouvelles approches afin de quantifier avec plus de précision le potentiel de création d'emplois sur l'Europe.

#### Partenaires

Les Partenaires qui se sont joints au Partenariat JGHT sont l'Autriche, la France et le Programme des Nations Unies pour l'environnement.

#### Principaux résultats

Les principaux résultats sont les suivants :

- lancement d'une brochure sur les emplois verts et sains dans le transport en tant que manifestation en marge de la septième Conférence ministérielle « Un

environnement pour l'Europe » qui s'est tenue du 21 au 23 septembre 2011 à Astana, au Kazakhstan ;

- préparation d'un rapport intitulé « Emplois verts et sains dans les transports » : renforcer le dossier économique pour des politiques de transport favorisant la santé et respectueuses de l'environnement. Une étude d'évaluation du potentiel de création d'emplois grâce au transport vert et sain (32) et
- lancement d'une publication intitulée Débloquer de nouvelles opportunités: Emplois verts et sains dans les transports (27).

### Plans futurs

Le travaux futurs devraient privilégier l'identification du niveau actuel d'emplois dans le transport vert et sain et le potentiel en termes d'emplois supplémentaires qui pourraient être créés avec d'autres investissements. Ce travail devra adopter une approche plus cohérente en formulant et en appliquant une méthodologie commune, avec des définitions, en vue d'estimer le nombre d'emplois verts et sains dans les transports.

### Signes et signaux

#### Champs d'application

Le Partenariat Signes et signaux contribue à la mise en œuvre du but 2 de la Déclaration d'Amsterdam dont l'objectif est de favoriser un système de transport plus efficient par le biais de programmes de mobilité urbaine respectueux de l'environnement et de la santé complets et innovateurs.



*Lancement du Partenariat PPE-TSE sur les emplois verts et sains dans le transport à l'occasion de la Conférence ministérielle « Un environnement pour l'Europe » à Astana (septembre 2011)*

Son objectif est de favoriser l'attractivité de la marche et du vélo en améliorant la sécurité, l'accessibilité et le confort de l'infrastructure pour tous utilisateurs. Une signalisation et des panneaux familiers, facilement identifiables, donnant des indications claires et des renseignements sur les distances et les durées de déplacement sont des outils importants pour renforcer l'attractivité de la marche et, notamment, du vélo et offrir aux utilisateurs les orientations nécessaires dans un espace urbain complexe. Mais il n'y a pas encore d'approche harmonisée de la signalisation et des signaux pour les cyclistes et les piétons, ces derniers étant principalement développés au niveau local. L'objectif spécifique du Partenariat Signes et signaux est de :

- préparer un inventaire des règles et réglementations existants ou planifiés ainsi que des meilleures

pratiques sur les signes et la signalisation pour les cyclistes et les piétons dans les États membres de la CEE et de la Région européenne de l'OMS;

- offrir une base scientifique comme point de départ pour l'harmonisation des signes et de la signalisation pour la marche et le vélo aux niveaux national et international et
- contribuer à l'examen actuel de la Convention de Vienne des Nations Unies sur la signalisation routière (1968) et de l'Accord européen de 1971 complétant la Convention sur les signes et les signaux routiers en vue de favoriser une mobilité active et de faciliter le tourisme à pied et à vélo (33,34).

### Partenaires

Le Partenariat Signes et signaux a été initié par le Gouvernement de la France à la suite de l'atelier du PPE-TSE de 2010 sur la « Pratique de la marche et du cyclisme dans de bonnes conditions de sécurité et de santé en milieu urbain » à Batumi, Géorgie.

### Principaux résultats

Le Ministère français de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie – en coopération avec le Secrétariat du PPE-TSE – a organisé une étude inventaire à partir de questionnaires développés par des experts français et la Division transport du CEE-ONU (35). Les pays suivants ont contribué à l'étude et apporté leur expertise : Belgique, Danemark, France, Allemagne, Italie, Norvège, Pologne, Fédération de Russie, Espagne, Suisse, Royaume-Uni et États-Unis d'Amérique.

### Plans futurs

A la suite de la publication en anglais, en français et en russe de l'inventaire et de l'étude sur les meilleures pratiques lors de la Quatrième réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (14–16 avril 2014 à Paris, France), l'étude a été transmise au Groupe de travail de la CEE-ONU sur la sécurité routière du trafic. (WP.1) qui est le dépositaire de plusieurs instruments juridiques des Nations Unies harmonisant les règles et réglementations de la circulation routière pour examen et suivi aux niveaux mondiaux et paneuropéen. Les autorités locales ou les États membres qui désirent développer des types de signes et signaux similaires peuvent consulter les informations et exemples de l'étude.

### Conduite écologique

#### Champs d'application

Le Partenariat Conduite écologique soutient la mise en œuvre du but 3 de la Déclaration d'Amsterdam, qui s'attache à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, de la pollution atmosphérique et du bruit liés aux transports. Il cherche à développer des capacités afin d'adopter un style de conduite qui contribue de manière significative à la réduction des émissions de polluants (« conduite écologique »). Notamment, le Partenariat Conduite écologique a pour objectif :

- diffuser des connaissances et les meilleures pratiques sur le concept de conduite écologique et les approches de sa mise en œuvre avec des voitures, des camions, des bus et des tracteurs agricoles ;



© BMLFUW/Helmrich

Lancement du Partenariat PPE-TSE sur l'éco-conduite à l'occasion de la Conférence internationale klima:aktivmobil de Vienne (Février 2014) avec David Stanners (Directeur de la coopération internationale à l'Agence européenne pour l'environnement), Guénaél Rodier (Directeur de la Division des Maladies transmissibles, de la sécurité sanitaire et de l'environnement du Bureau régional de l'OMS pour l'Europe), Andrä Rupprechter (Ministère fédéral de l'Agriculture, des Forêts, de l'Environnement et de la Gestion de l'eau), Marco Keiner (Directeur de la Division environnement de la CE-ONU) et M. Alexander Klacska (Président de la division transport et logistique, Chambre de l'économie fédérale autrichienne)

- échanger des expériences entre les partenaires intéressés par la promotion de la conduite écologique pour les conducteurs professionnels et non-professionnels ;
- offrir des opportunités pour tester les approches de conduite écologique, notamment dans le contexte des événements de course/relais du PPE-TSE ou d'autres conférences et événements internationaux et nationaux ;



© OECD/ITF (Marco Urban, Marc-Steffen Unger, Simone Neumann)

Lancement d'une nouvelle version de l'Outil d'évaluation de l'impact économique du cyclisme sur la santé (HEAT) du PPE-TSE OMS pour la marche et le vélo à l'occasion du Forum International du transport, Leipzig (mai 2011)

- promouvoir l'établissement de programmes de jumelages techniques entre les partenaires intéressés ;
- promouvoir le développement de critères harmonisés pour les programmes de certification et les matériaux de formation pour les moniteurs et les écoles de conduite et
- développer des approches pour évaluer l'efficacité de la conduite écologique et la poursuite du

comportement de conduite écologique avec le temps.

### Partenaires

Les Partenaires qui ont rejoint le Partenariat de Conduite écologique sont l'Autriche, la Bosnie-Herzégovine, la République tchèque, le Kazakhstan et la Fédération de Russie.



## Principaux résultats

Dans le cadre du PPE-TSE, certaines activités de conduite écologique ont été mises en œuvre, elles ont culminé par le lancement officiel du Partenariat Conduite écologique.

- Des démonstrations de Conduite écologique ont été faites lors de l'atelier PPE-TSE sur le « Développement durable des transports urbains : défis et perspectives » qui s'est tenu à Moscou les 7 et 8 juin 2012, Fédération de Russie .
- Le concept et les approches de conduite écologique ont été présentés à l'atelier du PPE-TSE sur la « Mobilité durable et propice à la santé » à Almaty, Kazakhstan (septembre 2013).
- Le Partenariat de Conduite écologique a officiellement été lancé à l'occasion de la Conférence internationale klima:aktiv mobil et lors de l'atelier de Lancement à Vienne, en Autriche du 24 au 26 février 2014. La Conférence était accueillie par le Ministère fédéral de l'Agriculture, des Forêts, de l'Environnement et de la Gestion de l'eau et par la Chambre de l'économie fédérale autrichienne en coopération avec l'organisation – cadre des écoles de conduite et du club automobile autrichien. La Conférence a mis en évidence le potentiel de la conduite écologique pour réaliser des économies d'énergie, réduire les émissions et les coûts et a souligné les résultats positifs des projets de l'UE et de l'initiative de conduite écologique autrichienne klima:aktiv mobil, visant les conducteurs de voiture, de camions, de bus et de tracteurs agricoles, en particulier les moniteurs des auto-écoles et les conducteurs novices.

- Le Partenariat a effectué d'autres formations à la conduite écologique avec des tests pratiques pour les conducteurs de voitures particulières et les chauffeurs d'autobus au cours de la Conférence internationale klima:aktiv mobil à Vienne.

## Plans futurs

Le partenariat organisera un séminaire de formation pratique à la conduite écologique pour les moniteurs d'auto-école et les chauffeurs d'autobus à Almaty, Kazakhstan (Avril 2014). La formation comportera un contexte théorique et des matériaux didactiques dans le contexte du Partenariat de Conduite écologique ainsi que des formations à la conduite écologique pour les moniteurs d'auto-école et les moniteurs de chauffeurs d'autobus.

Le Partenariat Conduite écologique essaiera de recruter d'autres partenaires en vue de soutenir le développement de programmes de conduite écologique nationaux/régionaux, en incluant des programmes de jumelage techniques et des échanges d'expériences, ainsi que le développement et la mise en œuvre d'initiatives de construction de capacité afin de promouvoir le développement et la mise en pratique de la conduite écologique par des conducteurs professionnels et non-professionnels.

## **Outil d'évaluation de l'impact économique du cyclisme sur la santé (HEAT)**

### Champs d'application

Le Partenariat HEAT soutient la mise en œuvre du but 4 de la Déclaration d'Amsterdam, qui met l'accent sur la promotion des politiques et des actions propices à des modes de transport sains et sûrs. Le Partenariat soutient la mise en œuvre d'un outil basé sur Internet,



convivial pour l'estimation de la valeur économique de l'impact de la pratique régulière de la marche ou de vélo sur la mortalité. Le premier outil HEAT a initialement été lancé en 2008, il était limité à la pratique du vélo. Depuis, l'outil a été développé pour prendre en charge le développement d'un nouveau module pour la marche et a été lancé en tant qu'événement qui s'est tenu en marge du Forum international des transports à Leipzig, en Allemagne, du 25 au 27 mai 2011. HEAT se fonde

sur les meilleures données accessibles, avec des paramètres qui peuvent être adaptés aux situations spécifiques. Les paramètres par défaut sont valables pour le contexte européen. HEAT peut être appliqué à de nombreuses situations.

- Planification d'un nouvel élément d'une infrastructure cyclable ou piétonne. Il modélise l'impact de différents niveaux de pratique du vélo ou de marche

et affecte une valeur au niveau estimé lorsque la nouvelle infrastructure est en place. La valeur peut être comparée aux coûts et donner un rapport coût-bénéfice (et aide à plaider en faveur des investissements) ou contribuer à une analyse coûts-bénéfices plus approfondie.

- Évaluer les avantages sur le plan de la mortalité par rapport aux niveaux actuels de pratique du vélo ou de la marche, tels que les avantages de se rendre en vélo ou à pied jusqu'à un lieu de travail spécifique, dans une ville ou un pays.
- Offrir des contributions à des analyses coûts-bénéfices plus approfondies ou des évaluations d'impact prospectifs sur la santé. Par exemple, il peut être utilisé pour évaluer la réduction de la mortalité lorsque des cibles nationales d'augmentation de la pratique du vélo ou de la marche sont atteintes ou pour illustrer les conséquences potentielles sur le coût d'une réduction des niveaux actuels de pratique du vélo ou de la marche.

### Partenaires

Le Partenariat HEAT reçoit un soutien de l'Autriche, de l'Allemagne, de la Suisse, du Royaume-Uni et de la Commission européenne.

### Principaux résultats

Les principaux résultats sont les suivants :

- outil en ligne HEAT pour le vélo et la marche (23);

- manifestation de lancement lors du Forum international du transport en mai 2011 à Leipzig, Allemagne ;
- publication intitulée *Outil d'évaluation économique des effets sanitaires (HEAT) liés à la pratique du vélo et à la marche*. Méthodologie et guide de l'utilisateur, qui existe en anglais, en finnois, en français, en allemand, en russe et en espagnol (36) ;
- programme de formation en ligne pour aider les utilisateurs de HEAT basés sur des webinars (23) et
- mise à jour des fonctions dose-réponse pour HEAT tant pour la bicyclette que pour la marche et de l'approche pour mettre en œuvre des évaluations économiques pour refléter de nouveaux développements scientifiques.

### Plans futurs

D'importantes opportunités pour continuer à développer les fonctions de l'outil HEAT seront offertes par un projet qui bénéficie du soutien de la Commission européenne – L'activité physique à travers des approches de transport durable (PASTA). PASTA devrait mener au développement de nouveaux modules qui pourront évaluer l'impact de manière plus poussée des avantages de la pratique du vélo et de la marche et qui tiendront également compte de l'impact de la pollution de l'air, des blessures et des émissions de gaz à effet de serre.

## **TRANSDANUBE et ACCESS2MOUNTAIN**

### Champs d'application

Le Partenariat soutient la mise en œuvre des buts 1 et 4 de la Déclaration d'Amsterdam en favorisant l'élaboration et la mise en œuvre pratique de concepts et de mesures pour une mobilité saine sur le plan environnement dans les loisirs et le tourisme, l'accent étant particulièrement mis sur l'une des principales sous-régions de l'Europe – le Danube, les Alpes et les Carpates. Il contribue à la Stratégie de l'UE pour la région du Danube, la Convention alpine et la Convention des Carpates (37).

Le Partenariat est axé sur la création d'une vision et de plans d'action communs en faveur de la mobilité durable et développe des projets pilotes et de démonstration sur des offres de mobilité et touristiques respectueuses de l'environnement.

### Partenaires

Le Partenariat est constitué de deux projets de l'UE : Transport et Tourisme durable le long du Danube (TRANSDANUBE) et Mobilité et Tourisme durables dans les zones sensibles des Alpes et des Carpates (ACCESS2MOUNTAIN). L'Autriche a initié le Partenariat TRANSDANUBE et ACCESS2MOUNTAIN. Le projet TRANSDANUBE réunit 14 partenaires, provenant des 8 pays suivants : Autriche, Bulgarie, Allemagne, Hongrie, République de Moldova, Roumanie, Serbie et Slovaquie ainsi que 35 partenaires observateurs. Le projet ACCESS2MOUNTAIN se consacre particulièrement à la mobilité durable dans les régions touristiques montagneuses et réunit des partenaires provenant des pays suivants : Autriche, Hongrie, Italie, Pologne, Roumanie, Serbie, Slovaquie et Ukraine. Par ailleurs, il y

a 20 observateurs de 11 pays, notamment les centres de liaison sur la Convention des Carpates (37).

### Principaux résultats

Résultats :

- partage de bonnes pratiques sur les offres de mobilité durables (par ex. chemins de fer régionaux, notamment en ce qui concerne le transport multimodal) ;
- développement d'une vision commune pour la mobilité durable dans le tourisme dans la région du Danube ;
- plans d'action régionaux guidant la mise en œuvre des offres de mobilité et touristiques durables ;
- développement de modules de mobilité durable dans les différentes régions pilotes et
- rédaction d'un protocole de transport à la Convention des Carpates.

### Plans futurs

L'accent particulier est mis sur des actions pilotes pour des offres de mobilité saines environnementales et des propositions pour touristes dans les régions partenaires. Les conférences finales se tiendront : pour ACCESS2MOUNTAIN les 1 et 2 avril 2014 dans la région du Parc national Gesäuse en Autriche et pour TRANSDANUBE les 8 et 9 septembre 2014 à Belgrade, en Serbie. En s'appuyant sur les enseignements tirés et les résultats pratiques, des projets de suivi seront développés et des demandes préparées en vue d'un

co-financement futur de l'UE. L'élargissement de la portée orientée projet et subrégionale à la mobilité saine sur le plan environnemental dans les loisirs et le tourisme est en cours de discussion.

## **Promotion du vélo**

### Champs d'application

Le Partenariat Promotion du vélo proposé sera lancé à l'occasion de la Quatrième réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement. Le nouveau Partenariat proposé soutient la mise en œuvre du but 4 de la Déclaration d'Amsterdam, qui met l'accent sur la promotion des politiques et des actions propices à des modes de transport sains et sûrs. Il vise à initier le développement d'un plan directeur paneuropéen pour la promotion du vélo, soutenu par des directives et des outils pour aider à l'élaboration de politiques de promotion du vélo au niveau national.

Son objectif est de favoriser les stratégies pour la promotion du vélo aux niveaux national et international en rassemblant les responsables nationaux de la pratique du vélo / les représentants nationaux du vélo des États membres intéressés pour :

- mettre en œuvre des évaluations des besoins (infrastructures, informations, financement, sécurité) afin d'identifier les domaines clés d'action au niveau paneuropéen ;
- développer un plan directeur paneuropéen pour la promotion du vélo afin de soutenir une action conjointe pour l'intégration des problèmes du vélo dans les politiques nationales et paneuropéennes et pour mobiliser les programmes de financement

existants ou des institutions financières internationales et les plans d'infrastructure paneuropéenne ;

- faciliter les politiques de promotion du vélo au niveau national en développant des directives et des outils s'appuyant sur les connaissances existantes ;
- partager les bonnes pratiques, construire des capacités et développer la formation et les projets jumelés et
- établir un réseau de responsables nationaux du cyclisme (et/ou de représentants du cyclisme nationaux désignés par les États membres) pour faciliter la mise en œuvre des activités proposées.

### Partenaires

Le Partenariat a été proposé par l'Autriche et sera lancé à l'occasion de la Quatrième réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, qui se tiendra à Paris, en France du 14 au 16 avril 2014. La première réunion du Partenariat PPE-TSE sur la promotion du vélo se tiendra le 17 avril 2014 après la réunion de haut niveau.

### Principaux résultats

En juin 2013, une réunion initiale s'est tenue à Vienne, en Autriche, dans le contexte de la Conférence Velocity 2013. Elle a réuni des responsables nationaux du cyclisme et des représentants du cyclisme venant des pays suivants : Autriche, Belgique, République tchèque, Danemark, Finlande, France, Allemagne, Hongrie, Irlande, Luxembourg, Pays-Bas, Norvège, Slovaquie,

Suède, Suisse et de la Fédération du cyclisme européen.

### Plans futurs

Les plans futurs comportent une stratégie de mise en œuvre et un programme de travail pour le Partenariat ainsi que des propositions pour mobiliser les ressources nécessaires, établir un réseau de responsables nationaux du cyclisme, évaluer les besoins, développer des directives, développer et élaborer un plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme et le développement d'un concept pour la capacité de construction pour le cyclisme.

### Réflexions et points à suivre

Les Partenariats ont doté le PPE-TSE d'un mécanisme efficace pour aborder les éléments prioritaires des buts d'Amsterdam et du Programme de travail du PPE-TSE par le biais de la collaboration internationale. Les principaux points forts du Partenariat résident dans sa capacité à développer des actions dans des domaines dans lesquels les connaissances et les pratiques doivent continuer à être explorées.

Les Partenariats ont facilité le dialogue entre les décideurs, notamment au niveau des États membres et des experts techniques, en adoptant une approche pragmatique pour développer des outils conviviaux fondés sur des données probantes pour relever les défis de l'intégration de considérations en matière d'environnement et de santé dans les politiques de transport, notamment en milieu urbain. L'accent mis sur les transports en commun, la pratique du vélo et de la marche qui avaient fréquemment été marginalisés dans les grands débats sur le transport, ont permis



au PPE-TSE d'explorer des secteurs innovateurs et prometteurs, de découvrir le potentiel des politiques de transport saines et durables de contribution aux objectifs économiques, sanitaires, environnementaux et sociaux. La capacité à identifier des sujets très pertinents pour les décideurs a été l'étincelle à l'origine de nouveaux partenariats et du succès des efforts de mobilisation des ressources.

Un suivi important de la Quatrième réunion de haut niveau de Paris sur les Transports, l'Environnement et la Santé tirera parti des avantages offerts par le Partenariat en tant que mécanisme de mise en œuvre pour le PPE-TSE tout en relevant les défis actuels de durabilité.

# Biographie<sup>2</sup>

---

1. Déclaration de Paris : « Ville en mouvement : les gens d'abord ! ». Genève Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies; dans la presse. ([http://www.bmvit.gv.at/en/service/publications/downloads/electromobility\\_implementation.pdf](http://www.bmvit.gv.at/en/service/publications/downloads/electromobility_implementation.pdf)).
2. Déclaration d'Amsterdam. Relier les maillons de la chaîne : choix en matière de transports pour notre santé, l'environnement et la prospérité. Genève : Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies; 2010 ([http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/en/publications/Amsterdam%20Declaration%20final\\_EN.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/en/publications/Amsterdam%20Declaration%20final_EN.pdf)).
3. Klima:aktiv [Austrian Climate Protection Initiative] [website]. Vienne : Lebensministerium [The Ministry of Life]; 2014 (<http://www.klimaaktiv.at/english.html>).
4. Masterplan Radfahren [Plan directeur pour le vélo]. Vienne : Ministère fédéral de l'Agriculture, des forêts, de l'environnement et de l'eau ; 2011 (<http://www.klimaaktiv.at/publikationen/mobilitaet/radfahren/masterplanrad.html>).
5. Electromobilité en Autriche et à partir de l'Autriche. Vienne : Ministère fédéral de l'Agriculture, de la foresterie, de l'environnement et de la gestion de l'eau; Ministère fédéral des Transports, de l'innovation et de la technologie, Ministère fédéral de l'Économie, de la famille et de la jeunesse ; 2012 ([http://www.bmvit.gv.at/en/service/publications/downloads/electromobility\\_implementation.pdf](http://www.bmvit.gv.at/en/service/publications/downloads/electromobility_implementation.pdf)).
6. Fördermassnahmen [Programmes de support]. In: Office fédéral des transports [site internet]. Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication; 2014 (<http://www.bav.admin.ch/verlagerung/03063/index.html?lang=de>).
7. France Vélo Tourisme [site internet] (<http://www.francevelotourisme-partenaires.com>).
8. Se déplacer intelligent. Msida: Institut du développement durable, Université de Malte; 2011 ([https://secure.um.edu.mt/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0009/134838/GTP\\_Summary\\_of\\_Findings-2.pdf](https://secure.um.edu.mt/__data/assets/pdf_file/0009/134838/GTP_Summary_of_Findings-2.pdf)).
9. Israel railways. In: Gestion et consultation de AVIV AMCG [site internet]. Gestion et consultation de AVIV AMCG ; 2014 (<http://www.avivamcg.com/en/customerStory.aspx?id=63>).
10. Soutenir un transport durable dans la ville de Belgrade. In: Programme des Nations unies pour le développement en Serbie [site internet]. Programme des Nations unies pour le développement ; 2013 (<http://www.undp.org/content/serbia/en/home/operations/projects/>).

<sup>2</sup> Tous les sites internet ont été consultés le 18 mars 2014.

environment\_and\_energy/support-to-sustainable-transport-in-the-city-of-belgrade.html).

11. Villes du futur. In: Framtidens byer. Informasjon fra departementene [Villes du futur. Informations des ministères] [site internet]. Oslo : Gouvernement norvégien ; 2011 (<http://www.regjeringen.no/en/sub/framtidensbyer/cities-of-the-future>).
12. Déplacement gratuit Domicile-travail. In: Rail belge [site internet]. Bruxelles : NMBS/SNCB; 2014 ([http://www.belgianrail.be/en/business/commuter/commuter-free.aspx?\\_z=z&\\_id=28AEEAB6796044E59F9EBFBA43B20B7F](http://www.belgianrail.be/en/business/commuter/commuter-free.aspx?_z=z&_id=28AEEAB6796044E59F9EBFBA43B20B7F)).
13. Samardzic Z. ECOeffect roll-out – Croatie. Vilnius, 17 septembre 2013 [présentation]. Genève Académie IRU ; 2013 ([http://www.iru.org/cms-filesystem-action/Events\\_2013\\_ecovilnius/Samardzic.pptx](http://www.iru.org/cms-filesystem-action/Events_2013_ecovilnius/Samardzic.pptx)).
14. Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin, 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. J. O. C. E. 2002 L 189/12–19 (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:189:0012:0012:EN:PDF>).
15. 2010 Road safety target outcome: 100 000 fewer deaths since 2001. Cinquième rapport sur l'indice de performance en matière de sécurité routière. Bruxelles: Conseil européen pour la sécurité des transports ; 2011 ([http://www.etsc.eu/documents/ETSC2011\\_PIN\\_Report.pdf](http://www.etsc.eu/documents/ETSC2011_PIN_Report.pdf)).
16. Nationaler Radverkehrsplan 2020. Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln. Dt. Version [Plan national sur le cyclisme 2020. Unir les forces pour faire évoluer la bicyclette, seconde édition]. Berlin: Ministère fédéral des transports, de la construction et du développement urbain; 2012.
17. Nationaler Radverkehrsplan 2002–2012 “FahrRad!” [Plan national sur le cyclisme 2002–2012 “Prenez votre vélo !”]. Berlin: Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement, 2002.
18. Fiets snelwegen [L'autoroute des vélos] [site internet]. Goudappel Coffeng (<http://www.fietssnelwegen.nl>).
19. Le Paradis des piétons. In: Eastern Alliance for Safe and Sustainable Transport [site internet]. High Halden: Eastern Alliance for Safe and Sustainable Transport; 2013 (<http://www.easst.co.uk/news/news/427>).
20. Un cadre politique pour le transport vert en Géorgie : faire des réformes et construire l'infrastructure pour la durabilité. Washington (DC): Banque mondiale; 2012 (<http://documents.worldbank.org/curated/en/2012/06/16473131/policy-framework-green-transportation-georgia-achieving-reforms-building-infrastructure-sustainability>).
21. Специальная велосипедная дорожка на Приморском бульваре Баку готова. [piste cyclable spéciale sur le promenade de Bakou] [site



- internet]. Trend News Agency; 2013 (<http://www.trend.az/news/society/2019917.html>).
22. Boîte à outils du PPE-TSE. In: Transport sain. PPE-TSE [site internet]. Copenhague/Genève : Bureau régional de l'OMS pour l'Europe./Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies; 2011 (<http://www.healthytransport.com>).
  23. Outil d'évaluation de l'impact économique du cyclisme sur la santé (HEAT) [site internet]. Copenhague: Bureau régional de l'OMS pour l'Europe.; 2011 (<http://www.heatwalkingcycling.org/index.php>).
  24. Mécanisme d'échange du PPE-TSE . In: PPE-TSE [site internet]. Copenhague/Genève : Bureau régional de l'OMS pour l'Europe./Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies; 2013 (<http://www.thepep.org/chwebsite/>).
  25. Stratégie de communication du PPE-TSE. Copenhague/Genève : Bureau régional de l'OMS pour l'Europe./Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies; 2010 (ECE/AC.21/SC/2010/4 – EUDHP1003944/7.1/SC8/4).
  26. Développer des plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement. Copenhague: Bureau régional de l'OMS pour l'Europe ; 2014
  27. Débloquent de nouvelles opportunités : emplois verts et sains dans les transports. Copenhague: Bureau régional de l'OMS pour l'Europe ; 2014
  28. Un guide de poche pour le financement des transports durables par le biais de l'UE. Genève/Copenhague: Bureau régional de l'OMS pour l'Europe./ Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies; 2012
  29. Travailler ensemble pour un transport durable et sain : Guide pratique des conditions institutionnelles propices à l'intégration des politiques des transports, de la santé et de l'environnement. Genève Publications des Nations Unies; 2008 (ECE/AC.21/1; <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/en/publications/WorkingTogether.Guidance.en.pdf>).
  30. Mise en œuvre de la politique européenne de voisinage en Ukraine. Progress in 2011 and recommendations for action. Bruxelles : Commission Européenne ; 2012 ([http://ec.europa.eu/world/enp/docs/2012\\_enp\\_pack/progress\\_report\\_ukraine\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/world/enp/docs/2012_enp_pack/progress_report_ukraine_en.pdf)).
  31. Almaty will adopt sustainable transport strategy for 2013–2023. In: Programme des Nations unies pour le développement en Serbie [site internet]. Programme des Nations unies pour le développement ; 2013 (<http://www.kz.undp.org/content/kazakhstan/en/home/presscenter/pressreleases/2013/07/30/almaty-will-adopt-sustainable-transport-strategy-for-2013-2023/>).
  32. Emplois verts et sains dans les transports : renforcer le dossier économique pour des politiques de transport favorisant la santé et respectueuses de l'environnement. Une étude d'évaluation du

potentiel de création d'emplois grâce au transport vert et sain. Oxford Dawei Wu, Nuffield Department of Population Health, University d'Oxford; 2013.

33. Convention sur les signes et les signaux routiers. Genève Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies; 1968 ([http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv\\_road\\_signs\\_2006v\\_EN.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_signs_2006v_EN.pdf)).
34. Accord européen complétant la Convention sur les signes et les signaux routiers de 1968. Genève: Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies; 1971 (<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/E-ECE-812-EARSS.pdf>).
35. Signes et signaux pour cyclistes et piétons. Comparaison des règles et pratiques dans 13 pays. Paris Cerema; 2014.
36. Outil d'évaluation économique des effets sanitaires (HEAT) liés à la pratique du vélo et à la marche. Méthodologie et guide de l'utilisateur. Évaluation économique des infrastructures et politiques de transport. Copenhague: Bureau régional de l'OMS pour l'Europe.; 2011 (<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/publications/2011/health-economic-assessment-tools-heat-for-walking-and-for-cycling.-methodology-and-user-guide>).
37. La Convention. In: Carpathian Convention [website]. Vienne : Programme des Nations Unies pour l'environnement (<http://www.carpathianconvention.org/the-convention-17.html>).

## États membres

Albanie  
Allemagne  
Andorre  
Arménie  
Autriche  
Azerbaïdjan  
Belarus  
Belgique  
Bosnie-Herzégovine  
Bulgarie  
Chypre  
Croatie  
Danemark  
Espagne  
Estonie  
Ex-République yougoslave  
de Macédoine  
Fédération de Russie  
Finlande  
France  
Géorgie  
Grèce  
Hongrie  
Irlande  
Islande  
Israël  
Italie  
Kazakhstan  
Kirghizistan  
Lettonie  
Lituanie  
Luxembourg  
Malte  
Monaco  
Monténégro  
Norvège  
Ouzbékistan  
Pays-Bas  
Pologne  
Portugal  
République de Moldova  
République tchèque  
Roumanie  
Royaume-Uni  
Saint-Marin  
Serbie  
Slovaquie  
Slovénie  
Suède  
Suisse  
Tadjikistan  
Turkménistan  
Turquie  
Ukraine

Original : Anglais

## Le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe

L'Organisation mondiale de la santé (OMS), créée en 1948, est une institution spécialisée des Nations Unies à qui incombe, sur le plan international, la responsabilité principale en matière de questions sanitaires et de santé publique. Le Bureau régional de l'Europe est l'un des six bureaux régionaux de l'OMS répartis dans le monde. Chacun d'entre eux a son programme propre, dont l'orientation dépend des problèmes de santé particuliers des pays qu'il dessert.

## Organisation mondiale de la santé Bureau régional de l'Europe

UN City, Marmorvej 51, DK-2100 Copenhague Ø, Danemark  
Tél. : +45 45 33 70 00 Fax : +45 45 33 70 01 Courriel : [contact@euro.who.int](mailto:contact@euro.who.int)  
Site Web : [www.euro.who.int](http://www.euro.who.int)