

**Conseil économique et social**

Distr. générale
25 août 2016
Français
Original : anglais

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

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

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

Genève, 7-9 novembre 2016

Point 1 de l'ordre du jour provisoire

Colloque 2016 du Programme paneuropéen**Colloque 2016 du Programme paneuropéen : 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**

Document de réflexion établi par le secrétariat

Résumé

À sa septième session (Genève, 22 et 23 octobre 2009), le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) a débattu des moyens de faire participer plus activement les États membres et autres parties prenantes aux débats sur les thèmes prioritaires du Programme. En conséquence, le Comité a décidé qu'à partir de sa huitième session, des débats approfondis, sous forme de colloques, faisant intervenir des représentants du secteur privé, des universitaires, des représentants des pouvoirs publics et des membres de la société civile seraient organisés (ECE/AC.21/SC/2009/8-EUR/09/5088363/8, par. 46). Il a en outre été décidé d'aborder chaque année un des quatre buts prioritaires du Programme paneuropéen énoncés dans la



Déclaration d'Amsterdam¹, ce jusqu'à la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Paris, 14-16 avril 2014).

À Paris, les États ont ajouté un cinquième but prioritaire en adoptant la Déclaration de Paris (ECE/AC.21/2014/2-EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, annexe) et ont prévu de continuer à organiser chaque année un colloque. À sa treizième session (Genève, 17 et 18 novembre 2015), le Comité directeur a reconfirmé la tenue du colloque annuel de 2016 dans le cadre de sa quatorzième session (ECE/AC.21/SC/2015/6-EUDCE1408105/1.6/SC13/6, par. 52). Le Bureau du Comité directeur, qui s'est réuni juste après la treizième session, a décidé que le thème du colloque 2016 serait lié à la mise en œuvre du 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 »).

Le colloque 2016 du Programme paneuropéen se tiendra le 7 novembre 2016, au siège de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) à Genève, à partir de 15 heures. Le présent document de réflexion a été établi par le secrétariat afin de présenter les questions qui devront être débattues durant le colloque et de définir sa teneur et sa structure.

¹ Voir ECE/AC.21/2009/2–EUR/09/5086385/2, annexe I, disponible à l'adresse suivante : <http://www.unece.org/index.php?id=2519#/>.

Introduction

1. À sa septième session (Genève, 22 et 23 octobre 2009), le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), désireux de faire participer plus activement les États membres et autres parties prenantes aux débats sur les thèmes prioritaires du Programme, a décidé qu'à partir de sa huitième session, des débats approfondis, sous forme de colloques, faisant intervenir des représentants du secteur privé, des universitaires, des représentants des pouvoirs publics et des membres de la société civile seraient organisés (ECE/AC.21/SC/2009/8-EUR/09/5088363/8, par. 46). Il a en outre été décidé d'aborder chaque année un des quatre buts prioritaires du Programme paneuropéen énoncés dans la Déclaration d'Amsterdam², ce jusqu'à la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Paris, 14-16 avril 2014).

2. À Paris, les États ont ajouté un cinquième but prioritaire en adoptant la Déclaration de Paris³ et ont prévu de continuer à organiser chaque année un colloque. À sa treizième session (Genève, 17 et 18 novembre 2015), le Comité directeur a reconfirmé la tenue du colloque annuel de 2016 dans le cadre de sa quatorzième session (ECE/AC.21/SC/2015/6-EUDCE1408105/1.6/SC13/6, par. 52). Par la suite, le Bureau du Comité directeur a décidé que le thème du colloque 2016 serait lié à la mise en œuvre du 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 »).

3. Le colloque 2016 du Programme paneuropéen se tiendra le 7 novembre 2016 au siège de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) à Genève.

4. Le présent document fournit des informations générales utiles à l'examen des incidences économiques des transports sur la santé et l'environnement (chap. I) et des propositions concernant la teneur et la structure du colloque (chap. II).

I. Contexte et points à examiner

A. Tendances des transports ayant des incidences sur la santé et l'environnement

5. Les transports sont au cœur du développement économique et social et sont un moteur de la croissance. En tant que secteur économique, ils contribuent considérablement au produit intérieur brut (PIB) (à l'échelle mondiale, ils représentent de 3 à 10 % du PIB selon les pays) et constituent clairement un moyen d'accès aux marchés et aux chaînes logistiques nécessaires à l'exportation et à l'importation. C'est pourquoi ils sont essentiels à la construction de « l'avenir que nous voulons⁴ ». Ils sont indispensables à l'accès au travail, aux soins de santé, à l'éducation et à d'autres services publics. Ils représentent par ailleurs un facteur socioéconomique clef, une source de revenus et d'emplois, ainsi qu'un

² Voir ECE/AC.21/2009/2-EUR/09/5086385/2, annexe I, disponible à l'adresse suivante : <http://www.unece.org/index.php?id=2519#/>.

³ Voir ECE/AC.21/2014/2-EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, annexe, disponible à l'adresse suivante : <http://www.unece.org/index.php?id=31244#/>.

⁴ Résolution 66/288 de l'Assemblée générale, annexe.

élément essentiel pour le développement du commerce et du tourisme et, par conséquent, pour la croissance économique.

6. À la suite de l'adoption du Programme de développement durable à l'horizon 2030⁵ et des objectifs de développement durable lors du Sommet des Nations Unies consacré à l'adoption du programme de développement pour l'après-2015 (New-York, 25-27 septembre 2015), les transports ont été reconnus comme un moteur des économies et des sociétés durables.

7. Cela étant, une forte volonté politique et des engagements financiers soutenus sont nécessaires pour assurer la transition vers des sociétés sobres en carbone et l'adaptation aux changements climatiques et l'atténuation de leurs effets. Le Programme paneuropéen contribue à apporter des réponses aux principales questions de durabilité liées aux transports, qui ont des incidences économiques très importantes. Ces questions sont les suivantes :

a) **Lutte contre les inégalités sociales, au moyen de systèmes de transports publics abordables, sûrs et efficaces.** Dans la majorité des pays développés, les systèmes de transport de voyageurs ont privilégié l'utilisation de voitures particulières. Les systèmes de transports publics abordables, sûrs et efficaces ne sont pas suffisamment développés, ce qui limite les perspectives et les possibilités d'emploi d'une grande partie de la population, dont l'accès aux lieux de travail, aux marchés et aux établissements de santé et d'enseignement est entravé. Les groupes les plus vulnérables de la population, notamment les femmes, les enfants, les personnes âgées et les personnes handicapées, sont particulièrement touchés ;

b) **Incidences des transports sur le climat.** Bien qu'ils aient une incidence largement inférieure par rapport aux villes et à l'industrie, les transports représentent près d'un quart de la consommation totale d'énergie et 23 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre. Dans l'Union européenne, la quasi-totalité de l'énergie utilisée pour les transports (aussi bien le transport de voyageurs que le transport de fret, soit 95 % de tous les kilomètres parcourus) provient de carburants ou combustibles dérivés du pétrole. La combustion de ces produits pétroliers engendre de la pollution sous la forme d'émissions délétères pour la santé et l'environnement. En 2012, le secteur des transports (y compris les combustibles en soute) a représenté 24,3 % des émissions totales de gaz à effet de serre dans l'Union européenne. À l'échelle mondiale, les transports sont responsables d'environ 13 % des émissions de gaz à effet de serre et de 22 % des émissions totales de dioxyde de carbone (CO₂) provenant de la combustion de combustibles ou de carburants. À l'heure actuelle, les transports sont le secteur dont la consommation de combustibles fossiles et les émissions de gaz à effet de serre augmentent le plus rapidement. À moins d'un renversement des tendances actuelles, la consommation d'énergie et les émissions de carbone devraient augmenter de 80 % d'ici à 2030, sous l'effet de la croissance économique et de l'urbanisation rapides des pays émergents. Une grande partie de cette augmentation devrait être enregistrée dans les zones urbaines des pays en développement. Il est par conséquent essentiel d'accroître les investissements dans les infrastructures de transport urbain durables, quand on sait que la majorité des investissements dans les transports sont actuellement effectués dans les pays en développement, où ils auront des effets à long terme sur l'urbanisation et la consommation de ressources ;

c) **Pollution atmosphérique et ses effets sur la santé.** En 2013, le Centre international de recherche sur le cancer a déclaré que la pollution atmosphérique pouvait provoquer des cancers chez l'homme. En 2014, l'OMS a publié ses dernières estimations

⁵ Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 (résolution 70/1 de l'Assemblée générale).

concernant l'impact de la pollution atmosphérique extérieure et intérieure sur la santé. La majorité des décès liés à la pollution de l'air sont dus à des maladies cardiovasculaires, cérébrovasculaires et respiratoires, ainsi qu'à des cancers du poumon. En 2015, l'OMS a estimé que, pour les pays de la région Europe, le coût économique annuel total de la pollution atmosphérique, compte tenu des décès et des maladies qu'elle provoque, s'élevait à 1 575 milliards de dollars des États-Unis ;

d) **Pollution sonore et ses effets sur la santé.** Les nuisances sonores, notamment celles provenant des transports, ont des répercussions sur la qualité de vie dans les zones urbaines, mais sont également de plus en plus considérées comme une menace pour la santé. Le bruit est défini comme « un son non désiré ou gênant ». Un son est qualifié de « son non désiré » lorsqu'il perturbe des activités courantes, comme le sommeil ou la conversation, ou qu'il réduit ou dégrade la qualité de vie. Ne pouvant être vu, goûté ou senti, le bruit a tendance à échapper davantage à l'attention des responsables politiques que les autres types de pollution. Des nuisances sonores excessives nuisent gravement à la santé des êtres humains et perturbent les activités quotidiennes de chacun à l'école, au travail, à la maison et pendant les loisirs. Elles peuvent troubler le sommeil, avoir des effets sur le système cardiovasculaire et des effets psychophysiologiques, réduire la performance et provoquer des sautes d'humeur et des changements du comportement social. Un Européen sur cinq est régulièrement exposé, pendant la nuit, à des niveaux sonores qui pourraient considérablement nuire à sa santé. En outre, de nouvelles données publiées récemment indiquent qu'au moins un million d'années de vie en bonne santé sont perdues chaque année en Europe en raison du bruit causé par la seule circulation routière. Les coûts sociaux du bruit causé par la circulation dans 22 États de l'Union européenne sont supérieurs à 40 milliards d'euros par an, et les voitures particulières et les camions en sont les principaux responsables ;

e) **Inactivité physique.** Dans tous les pays, l'inactivité physique est un grand facteur de risque pour la santé. Des modes de transport donnant lieu à une activité physique, comme la marche ou le vélo, pratiqués seuls ou associés aux transports publics, offrent des avantages sanitaires, environnementaux et économiques notables. En Europe, plus de 30 % des adultes ne sont pas suffisamment actifs au cours d'une semaine ordinaire si l'on considère que leur niveau d'activité physique ne correspond pas au niveau recommandé par l'OMS (soit cent cinquante minutes par semaine d'activité physique modérée à soutenue). Se conformer aux niveaux recommandés par l'OMS réduirait l'incidence de nombreuses maladies et permettrait d'éviter de nombreux décès chaque année.

B. Faire le lien : politique des transports, investissements verts et création d'emplois

8. La région paneuropéenne est déterminée à opérer la transition vers une économie verte et à réaliser les objectifs de développement durable énoncés dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030. Il est aujourd'hui admis que « la région ne peut plus maintenir le statu quo » si elle souhaite emprunter la voie du développement durable. L'économie verte incite les secteurs productifs à prendre en compte les aspects sociaux et environnementaux dans l'élaboration des politiques et la prise de décisions et favorise les synergies entre secteurs et entre activités économiques, le but étant de diminuer l'utilisation de ressources. Elle favorise également une vie saine et le bien-être, et contribue à créer des emplois verts et décents.

9. Compte tenu des conditions requises pour opérer la transition vers une économie verte et des engagements pris à cet égard, les politiques nationales pour les transports doivent absolument être réorientées vers des modes de transport plus écologiques, tels que les transports publics ou non motorisés. Les investissements dans les transports publics et

les infrastructures qui favorisent la marche et le vélo créent des emplois, améliorent le bien-être et peuvent produire une valeur ajoutée considérable pour l'économie aux niveaux régional et national.

10. De nombreuses politiques et mesures pourraient favoriser les investissements respectueux de l'environnement et de la santé et contribuer à la création d'emplois verts dans le secteur des transports, ce qui permettrait d'apporter plus rapidement des réponses structurelles et systémiques aux problèmes actuels. Leur efficacité dépend de la situation politique, économique et sociale des pays concernés. Ces mesures favorables sont, par exemple, l'aménagement du territoire en faveur de villes compactes ou s'appuyant sur des couloirs de transport en commun, la réglementation des carburants et des véhicules, et la communication d'informations pour aider les consommateurs et l'industrie à prendre des décisions. Les mesures d'investissement potentielles comprennent le financement public des transports publics ou non motorisés, ainsi que l'utilisation d'instruments économiques comme les impôts, les charges et la réforme des subventions. Des technologies « vertes » devraient être mises au point et largement utilisées dans le domaine des transports, et la capacité des institutions compétentes de promouvoir des transports plus écologiques devrait être renforcée.

11. La généralisation de l'utilisation des modes de transport « doux », tels que la marche et le vélo, au moins dans les villes, permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les embouteillages et de rendre les villes plus attrayantes. Il faut admettre que la marche et le vélo font partie intégrante des transports et de l'urbanisation, au même titre que d'autres modes de transport publics ou privés. La marche et le vélo contribuent en outre à la forme physique des individus et à la santé publique, car ils augmentent les niveaux d'activité physique et réduisent le bruit, la pollution atmosphérique (ce qui entraîne une diminution sensible des risques de maladies cardiovasculaires, de diabète de type 2, d'obésité et de cancer du sein ou du colon) et les accidents de la circulation.

12. Les méthodes et les outils mis au point dans le cadre du Programme paneuropéen ont montré que la stimulation de l'utilisation des modes de déplacement actifs permet de réduire les effets des activités de transport sur la santé et l'environnement, notamment les émissions de gaz à effet de serre, et profite ainsi directement à l'économie. Le Partenariat sur les emplois respectueux de l'environnement et de la santé dans le secteur des transports a également montré que, pour ce qui est du vélo en tant que mode de transport, les politiques qui soutiennent la pratique du vélo non seulement contribuent à la lutte contre la pollution atmosphérique et les gaz à effet de serre et améliorent la santé, mais aussi favorisent dans une large mesure la création d'emplois dans le cadre de la transition vers une économie verte.

13. Ces solutions nécessitent des investissements dans des infrastructures appropriées, notamment des connexions fluides avec des transports publics sûrs, accessibles, pratiques, confortables et attrayants pour les usagers. Le thème du colloque 2016 du Programme paneuropéen est lié au but prioritaire 1 du Programme, à savoir « 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 ».

14. Le but prioritaire 1 a été adopté en janvier 2009, à un moment où les gouvernements étaient conscients des problèmes posés par la crise financière mondiale. La situation nécessitait une approche volontariste et intégrée reconnaissant la contribution importante de l'investissement dans des transports respectueux de l'environnement et de la santé à la création de possibilités économiques et d'emplois.

15. L'année 2015 a été marquée par des faits historiques, notamment l'adoption du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et de l'Accord de Paris au titre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. La communauté internationale a reconnu que des solutions radicales étaient nécessaires pour préserver l'avenir de la planète et de ses habitants. Dans ce contexte historique, le but prioritaire 1 du Programme paneuropéen est d'autant plus important pour la réalisation des objectifs de l'humanité.

C. Coopération intersectorielle

16. Les Divisions de l'environnement et des transports durables de la CEE et le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe (OMS/Europe) mettent en œuvre conjointement le Programme paneuropéen, qui porte sur les liens existants entre ces trois secteurs, et donnent ainsi l'occasion aux pays de mettre en commun les expériences acquises et les enseignements tirés. Aux termes des Déclarations d'Amsterdam et de Paris, les États membres se sont engagés à se doter de politiques intégrant à la fois les transports, la santé et l'environnement afin, entre autres, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit liés aux transports. Le Programme paneuropéen vise à promouvoir des modes de transport et une mobilité à la fois respectueux de l'environnement et de la santé, de façon à rendre la vie supportable en ville pour tous.

17. Le but prioritaire 1 fait référence à des mesures proposées pour contribuer à un développement économique viable et stimuler la création d'emplois grâce à l'investissement dans des transports respectueux de l'environnement et de la santé, en « orientant les investissements vers la création d'infrastructures de transport qui favorisent la sécurité, l'environnement et la santé et ont le plus fort potentiel de création d'emplois, y compris le rail et le métro léger, les transports propres et efficaces, les connexions intermodales efficaces les dispositifs de sécurité en matière de transports routiers et une infrastructure pour des transports actifs et respectueux de l'environnement ».

18. Dans le cadre du Programme paneuropéen, on a mis au point ou appliqué des outils et des méthodes pour favoriser les transports durables. Par exemple, le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe a mis au point des outils d'évaluation du coût économique de la santé pour la marche et le vélo⁶, et a élaboré un manuel intitulé *Élaboration de plans nationaux d'action pour les transports, la santé et l'environnement*⁷, en vue de favoriser la mobilité active et de mettre en relief les avantages économiques associés aux bienfaits pour la santé qui en découlent. La Division des transports durables de la CEE a quant à elle mis au point un outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur, ForFITS, qui permet d'évaluer une activité de transport donnée avec la consommation d'énergie et les émissions de CO₂, dans un certain nombre de situations. En outre, dans les années à venir, le Programme paneuropéen sera axé sur le renforcement des capacités, dans le cadre de la toute nouvelle Académie du PEP-TSE, la mise au point d'un Plan directeur paneuropéen sur le vélo, dans le cadre du nouveau Partenariat sur la promotion du vélo, et le lancement de l'étude sur la création d'emplois dans les transports verts et sains, c'est-à-dire dans le contexte des transports publics, du vélo et de la marche. L'adoption de politiques intégrées et intersectorielles a aussi été encouragée à l'occasion d'une réunion extraordinaire

⁶ Voir <http://www.heatwalkingcycling.org/>.

⁷ Christian Schweizer, Francesca Racioppi et Leda Nemer (Copenhague, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, 2014). Publication disponible à l'adresse suivante : <http://www.euro.who.int/en/publications>.

organisée sur les transports et la pollution atmosphérique par les Divisions de l'environnement et des transports durables de la CEE, en juillet 2014⁸.

II. Organisation du colloque 2016 du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

A. Questions proposées

19. À la huitième Conférence ministérielle « Un environnement pour l'Europe » (Batumi, Géorgie, 8-10 juin 2016), les États ont défini, pour les années à venir, leurs priorités et les grandes lignes de leurs travaux en vue d'améliorer l'environnement. L'un des deux thèmes de cette conférence était « Une économie plus respectueuse de l'environnement ». Le colloque 2016 sera l'occasion d'examiner en profondeur la façon dont la mise en place d'une économie plus respectueuse de l'environnement pourrait conduire à un environnement plus sain et à une meilleure santé, conformément au but prioritaire 1, tout en stimulant la croissance économique. Les résultats du colloque seront ensuite communiqués au Comité directeur du Programme paneuropéen.

20. Il est proposé, dans le cadre du colloque, de mettre l'accent sur deux sujets liés au thème de l'économie verte :

- a) Sujet 1 : investissements respectueux de l'environnement et de la santé ;
- b) Sujet 2 : emplois verts dans le secteur des transports.

21. Les questions qui pourraient être traitées par les intervenants et lors des débats sont les suivantes :

- a) Comment définir et intégrer des stratégies pour des investissements verts et durables ? Comment évaluer leur potentiel et mesurer leurs effets ?
- b) Quelles sont les tendances dans la région paneuropéenne en ce qui concerne les investissements et les financements qui contribuent à la mise en place de transports durables et à la réduction des émissions de polluants atmosphériques, de gaz à effet de serre et de bruit dans le secteur des transports ?
- c) Quel est le degré d'efficacité des politiques de financement et d'investissement actuelles en ce qui concerne la réduction des effets de la pollution atmosphérique due aux transports ? Que peut-on faire pour accroître l'efficacité de ces politiques ? Quelles sont les incitations financières et quelle est leur efficacité ?
- d) Comment peut-on définir les emplois dans le secteur des transports respectueux de l'environnement et de la santé ?
- e) Le potentiel de création d'emplois dans le secteur des transports respectueux de l'environnement et de la santé est-il globalement connu et pleinement compris ? Comment améliorer la communication ? Quels sont les canaux, les messages et les moyens les plus efficaces ?

⁸ Cette réunion a été organisée dans le cadre de la cinquante-deuxième session du Groupe de travail des stratégies et de l'examen au titre de la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance. Pour de plus amples informations, voir le rapport du Groupe de travail sur la réunion (ECE/EB.AIR/WG.5/112, annexe III), disponible à l'adresse suivante : <http://www.unep.org/index.php?id=33280#/>.

- f) Quelles sont les priorités du Programme paneuropéen en ce qui concerne la promotion des investissements et des travaux analytiques ou directifs connexes qui contribuent à la réduction de la pollution ? ;
- g) Les méthodes employées actuellement pour calculer le retour sur investissement sont-elles satisfaisantes ? Comment peuvent-elles être revues pour tenir compte des facteurs liés à la santé et à l'environnement ?
- h) Où, comment et dans quelles conditions les investissements sont-ils possibles ?
- i) Que peuvent faire les gouvernements, les entreprises et la société civile ?
- j) Quels sont les bons exemples et les meilleures pratiques dans ce domaine ?

B. Structure proposée

22. Le colloque 2016 fera partie de la quatorzième session du Comité directeur du Programme paneuropéen. Il se tiendra au siège de l'OMS à Genève, le 7 novembre 2016, de 15 heures à 18 heures, avec un service d'interprétation (anglais, français et russe). Il débutera par un discours d'ouverture, suivi d'une table ronde qui commencera par de brèves déclarations de cinq à six participants avant un débat dirigé par un animateur.

23. Le secrétariat résumera les débats pour le Comité directeur lors de la session que celui-ci tiendra le lendemain (8 novembre). Le Comité sera invité à examiner les résultats du colloque et la suite éventuelle à leur donner dans le cadre du Programme paneuropéen et de son futur programme de travail. Un programme détaillé du colloque, avec indication du nom des orateurs et des participants, sera distribué en octobre 2016⁹.

⁹ Le programme sera disponible sur la page Web de la quatorzième session du Comité directeur (<http://www.unece.org/index.php?id=40554#/>).