

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

Genève, 12-14 décembre 2018

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

**Préparatifs de la cinquième Réunion de haut niveau
sur les transports, la santé et l'environnement****Projet de document de réflexion sur la cinquième Réunion
de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement****Document de réflexion établi par le secrétariat***Résumé*

En 2014, la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement a décidé de tenir la cinquième Réunion de haut niveau dans le cadre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) en 2019 et s'est félicitée que l'Autriche ait offert de l'accueillir (document ECE/AC.21/2014/2-EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, par. 49).

À sa trente-troisième réunion (Vienne, 10 et 11 juillet 2018), le Bureau du Comité directeur du PPE-TSE a examiné un document de réflexion sur la cinquième Réunion de haut niveau et a demandé au secrétariat de le soumettre sous une cote officielle pour examen à la seizième réunion du Comité directeur et d'y inclure en annexe un projet de programme de la réunion.

La Réunion de haut niveau se tiendra à Vienne du 22 au 24 octobre 2019 et sera accueillie conjointement par les trois ministères fédéraux autrichiens suivants : Ministère de la viabilité et du tourisme, Ministère des transports, de l'innovation et de la technologie et Ministère du travail, des affaires sociales, de la santé et de la protection des consommateurs.



Il est prévu d'adopter la Déclaration de Vienne sur les transports, la santé et l'environnement, qui sera axée sur les problèmes que pose la réalisation de déplacements et de transports propres et sans émissions en Europe ainsi que sur l'adoption du premier plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme.

La Réunion sera précédée par une session extraordinaire du Comité directeur, le 21 octobre 2018, et suivie d'une réunion du Bureau, le 24 octobre 2018. Le débat ministériel débutera au Centre de conférences de Vienne, le mardi 22 octobre 2018 à 14 heures.

I. Introduction

1. La quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Paris, 14-16 avril 2014) a été accueillie par le Gouvernement français et tenue sous les auspices du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), administré conjointement par la Commission économique pour l'Europe (CEE) et par le Bureau régional pour l'Europe de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS/Europe).
2. Les participants à la quatrième Réunion de haut niveau ont décidé de convoquer la cinquième Réunion de haut niveau en 2019 et se sont félicités que l'Autriche ait offert de l'accueillir (document ECE/AC.21/2014/2–EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, par. 49).
3. Le présent document vise à :
 - a) Donner des informations générales sur les faits nouveaux survenus depuis la Réunion de haut niveau tenue en 2014 et sur le PPE-TSE ;
 - b) Donner un bref aperçu des objectifs prioritaires et des mécanismes guidant les travaux menés dans le cadre du PPE-TSE ;
 - c) Stimuler un débat entre les États membres sur l'avenir du PPE-TSE au-delà de la prochaine Réunion de haut niveau ;
 - d) Stimuler un débat autour du contenu et des résultats de la prochaine Réunion de haut niveau ;
 - e) Fournir une ébauche de programme pour la prochaine Réunion de haut niveau afin de stimuler les échanges de vues au sein du Comité directeur.

II. Généralités

4. La réunion aura lieu cinq ans après la quatrième Réunion de haut niveau. Depuis lors, la situation des transports, de la santé et de l'environnement a changé.
5. Les principaux événements survenus au niveau international sont les suivants :
 - a) Adoption du Programme de développement durable à l'horizon 2030 (Programme 2030) (New York, États-Unis d'Amérique, 25 septembre 2015)¹ ;
 - b) Signature de l'Accord de Paris sur le climat (Paris, 12 décembre 2015)² ;
 - c) Adoption du Nouveau Programme pour les villes par la Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable (Quito, 17-20 octobre 2016)³.

¹ <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld>.

² http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php.

³ <http://habitat3.org/the-new-urban-agenda/>.

6. Parmi les principaux faits nouveaux survenus au niveau paneuropéen, il est possible de mentionner les résultats de :

a) La huitième Conférence ministérielle « Un environnement pour l'Europe » (Batoumi (Géorgie), 8-10 juin 2016)⁴ ;

b) La réunion ministérielle organisée à l'occasion du soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs de la CEE (Genève, 21 février 2017)⁵ ;

c) La sixième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé (Ostrava, Tchéquie, 13-15 juin 2017)⁶.

7. Un événement important au niveau de l'Union européenne a été l'adoption de la Déclaration sur la pratique du vélo à la réunion informelle des Ministres des transports de l'Union européenne (Luxembourg, octobre 2015), qui reconnaît le vélo en tant que mode de transport respectueux du climat et qui met l'accent sur la coopération avec le PPE-TSE, et en particulier son partenariat sur la promotion du cyclisme⁷.

8. Ces événements ont influé de diverses manières sur les activités menées dans le cadre du PPE-TSE.

9. Entre autres choses, le Comité directeur a examiné les résultats des conférences « courses de relais » du PPE-TSE depuis la quatrième Réunion de haut niveau :

a) « Améliorer la mobilité urbaine durable pour la santé et l'environnement : agir pour améliorer » (Kaunas (Lituanie), septembre 2014) ;

b) « À la recherche d'une synergie : intégrer les transports, l'urbanisme et l'utilisation des méthodes de gestion de la circulation pour assurer une mobilité durable et un environnement urbain sain » (Irkoutsk (Fédération de Russie), septembre 2015) ;

c) « Développement des modes de transport non motorisés comme alternative aux véhicules privés – Adapter l'expérience étrangère en Fédération de Russie : problèmes et solutions » (Petrozavodsk (Fédération de Russie), mai 2016) ;

d) « Décarbonisation – La mobilité sans aucune émission dès aujourd'hui ! » (Vienne, juillet 2016) ;

e) « Le vélo et la marche font le lien entre transports, santé et environnement » (Mannheim (Allemagne), septembre 2017).

A. Le Programme de développement durable à l'horizon 2030

10. En adoptant le Programme 2030, les États Membres de l'ONU se sont engagés à redoubler d'efforts pour mettre fin à la pauvreté et aux inégalités et lutter contre les changements climatiques tout en s'assurant que personne ne soit laissé pour compte. Le Programme comprend 17 objectifs de développement durable et 169 cibles sur des questions telles que la santé et les villes durables, l'énergie et le changement climatique et les transports durables. Bien que les objectifs ne soient pas juridiquement contraignants, les gouvernements sont censés se les approprier et établir des cadres nationaux pour les atteindre.

11. Grâce à sa plateforme tripartite unique et à ses cinq objectifs prioritaires, le PPE-TSE est étroitement lié à plusieurs des objectifs de développement durable et peut appuyer les efforts nationaux visant à les atteindre. Il coïncide particulièrement bien avec les objectifs 3 (Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à

⁴ <http://www.unece.org/index.php?id=41721>.

⁵ http://www.unece.org/trans/events/2017/itc79_2017.html.

⁶ <http://www.euro.who.int/en/media-centre/events/events/2017/06/sixth-ministerial-conference-on-environment-and-health/documentation/declaration-of-the-sixth-ministerial-conference-on-environment-and-health>.

⁷ <http://www.eu2015lu.eu/en/actualites/communiqués/2015/10/07-info-transports-declaration-velo/07-Info-Transport-Declaration-of-Luxembourg-on-Cycling-as-a-climate-friendly-Transport-Mode---2015-10-06.pdf>.

tout âge), 5 (Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles), 7 (Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable), 8 (Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous), 9 (Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation), 10 (Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre), 11 (Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables), 12 (Établir des modes de consommation et de production durables), 13 (Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions), 15 (Préserver et restaurer les écosystèmes terrestres, en veillant à les exploiter de façon durable, gérer durablement les forêts, lutter contre la désertification, enrayer et inverser le processus de dégradation des sols et mettre fin à l'appauvrissement de la biodiversité) et 17 (Renforcer les moyens de mettre en œuvre le partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser). Les liens entre le PPE-TSE et ces objectifs et d'autres sont analysés dans une publication récente de l'OMS/Europe⁸.

B. L'Accord de Paris sur le climat

12. Les objectifs de développement durable et leurs cibles sont destinés à orienter les décisions des États au cours des quinze prochaines années. Le Programme de développement durable à l'horizon 2030 mentionne expressément la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques comme principale instance de négociation concernant l'objectif 13. Trois mois après l'adoption du Programme 2030, les États Membres de l'ONU ont approuvé le texte de l'Accord de Paris sur les changements climatiques.

13. L'objectif de l'Accord de Paris est de renforcer la réaction internationale aux changements climatiques en maintenant l'augmentation de la température mondiale en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et de poursuivre les efforts visant à limiter encore davantage cette augmentation à 1,5 °C. Elle joue ainsi un rôle important dans l'accélération et l'intensification des actions et des investissements en vue d'un avenir durable à faible intensité de carbone.

14. Les activités de transport ne sont pas expressément mentionnées dans l'Accord, mais au onzième alinéa de son préambule il est dit que :

« Lorsqu'elles prennent des mesures face [aux] changements [climatiques], les Parties devraient respecter, promouvoir et prendre en considération leurs obligations respectives concernant les droits de l'homme, le droit à la santé, les droits des peuples autochtones, des communautés locales, des migrants, des enfants, des personnes handicapées et des personnes en situation vulnérable et le droit au développement, ainsi que l'égalité des sexes, l'autonomisation des femmes et l'équité entre les générations. ».

15. Cela implique que les stratégies sectorielles, y compris dans le secteur des transports, contribuent à atténuer les changements climatiques et que les obligations des Parties comprennent non seulement la réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi l'évaluation de leurs implications sanitaires éventuelles. Le PPE-TSE, qui met l'accent sur des politiques intégrées de transport et d'urbanisme favorisant la mobilité active, les transports en commun, la mobilité utilisant des combustibles non fossiles et des systèmes de transport plus économes en énergie, est bien placé pour aider les États membres à appliquer l'Accord.

⁸ Oana Arseni et Francesca Racioppi (éd.), Making THE (Transport, Health and Environment) Link : Transport, Health and Environment Pan-European Programme and the Sustainable Development Goals (Copenhague, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, 2018).

C. Le Nouveau Programme urbain

16. En adoptant le Nouveau Programme pour les villes, à la troisième Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable (Habitat III) (Quito, 17-21 octobre 2016), les États Membres ont reconnu le problème urgent que posait l'urbanisation, et son effet sur le développement durable à l'échelon mondial. En outre, la mise en œuvre de ce Programme a été explicitement liée à celle du Programme 2030 et, en particulier, à l'objectif 11 (Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables).

17. En mettant l'accent sur les transports urbains, le PPE-TSE peut appuyer les efforts déployés au niveau national pour mettre en œuvre le Nouveau Programme pour les villes, dans lequel il est affirmé que « les villes et les établissements humains que nous envisageons devraient ... promouvoir une planification et des investissements qui tiennent compte des questions d'âge et d'égalité des sexes, en vue de mettre à la disposition de tous des moyens de mobilité urbaine viables, sûrs et accessibles, ainsi que des systèmes de transport de passagers et de fret économes en ressources, et relier efficacement de la sorte les personnes, les lieux, les biens, les services et les perspectives économiques » (par. 13, al. f)).

18. Le PPE-TSE pourrait également appuyer les efforts déployés au titre du paragraphe 54 du Nouveau Programme pour les villes :

« Nous nous engageons à produire et à utiliser des énergies renouvelables et abordables, ainsi que des infrastructures et des services de transport efficaces et durables, autant que possible, ce qui permettra de tirer parti des avantages de la connectivité et de réduire les coûts financiers, environnementaux et sanitaires d'une mobilité inefficace, de la congestion, de la pollution atmosphérique, des effets d'îlot de chaleur urbain et du bruit. Nous nous engageons également à accorder une attention particulière aux besoins de tous en matière d'énergie et de transports, particulièrement des pauvres et de ceux qui vivent dans des implantations sauvages. Nous notons, par ailleurs, que la baisse des coûts des énergies renouvelables permet effectivement aux villes et aux établissements humains de réduire les coûts de l'approvisionnement en énergie. ».

19. Le paragraphe 114 présente également un intérêt pour le PPE-TSE : « Nous entendons promouvoir l'accès de tous à des systèmes de mobilité urbaine et de transports terrestres et maritimes sûrs, abordables, accessibles, durables et prenant en compte les questions d'âge et d'égalité des sexes ... [et nous] appuierons notamment : a) une augmentation notable de l'offre d'infrastructures de transports publics accessibles, sûres, efficaces, abordables et durables, ainsi que de solutions de transport non motorisé telles que la marche et le cyclisme, qui seront privilégiées par rapport aux transports motorisés privés ;... ».

D. Huitième Conférence ministérielle « Un environnement pour l'Europe »

20. À la huitième Conférence ministérielle « Un environnement pour l'Europe » (Batoumi, Géorgie, 8-10 juin 2016), les États membres ont examiné deux thèmes principaux : « Pour une économie plus respectueuse de l'environnement dans la région paneuropéenne » et « Améliorer la qualité de l'air pour un environnement plus sain et une meilleure santé ».

21. Les délégués ont souligné les liens entre, d'une part, le processus « Un environnement pour l'Europe » et, d'autre part, le Programme 2030 et l'Accord de Paris. La Conférence a approuvé le Cadre stratégique paneuropéen pour une économie plus respectueuse de l'environnement en tant qu'outil permettant d'appuyer la mise en œuvre du Programme 2030 et le passage à une économie respectueuse de l'environnement et permettant aux pays et organisations intéressés de prendre des engagements spécifiques en vue de cette transition.

22. Les États membres ont convenu de la nécessité d'intégrer les considérations environnementales dans leurs cadres juridiques et réglementaires et dans leurs mécanismes institutionnels visant à promouvoir la coordination interministérielle et intersectorielle, par exemple dans le cas des transports durables.

23. La Conférence a approuvé l'initiative facultative Action de Batoumi pour un air plus pur, qui vise à améliorer la qualité de l'air dans la région de la CEE. De nombreux délégués « ont appelé à prendre rapidement des mesures pour s'attaquer aux principales sources d'émissions, notamment les transports », et ont recommandé que « les ministres de l'environnement [soient] en mesure de défendre les dépenses de réduction des émissions de polluants atmosphériques en attirant l'attention sur les coûts économiques considérables de la pollution atmosphérique »⁹ ; les recherches avaient montré que les avantages présentés par l'amélioration de la qualité de l'air dépassaient largement les coûts des mesures antipollution.

24. L'initiative invite les gouvernements et les autres acteurs concernés à choisir parmi une liste des mesures appropriées et à les mettre en œuvre en fonction des besoins de leur pays, et propose des suggestions concrètes pour les aider à respecter leurs engagements à cet égard.

25. Cette initiative, lancée lors de la conférence « Un environnement pour l'Europe », vise à soutenir les efforts déployés par les pays pour adopter des schémas économiques plus écologiques et plus inclusifs et pour améliorer la qualité de l'air. À la date d'achèvement du présent document, une trentaine de pays et d'organisations se sont engagés à prendre des mesures dans le cadre de l'une de ces initiatives ou des deux.

26. Le PPE-TSE, et en particulier son objectif 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) et le fait qu'il promeuve des emplois verts dans des transports sains et écologiques, peut aider les États membres à respecter leurs engagements concernant une économie respectueuse de l'environnement.

27. Les objectifs prioritaires 2 (Gérer une mobilité viable et favoriser un système de transport plus efficient), 3 (Réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit liés aux transports) et 4 (Favoriser des politiques et des mesures propices à des modes de transport sains et sûrs) du PPE-TSE renforcent également la mise en œuvre de l'initiative Action de Batoumi.

28. Les participants à la manifestation parallèle organisée à la Conférence de Batoumi ont estimé que le PPE-TSE était un des meilleurs produits des États membres et un exemple important de la façon dont l'environnement, la santé et les transports pouvaient créer des outils permettant de faire participer les partenaires et les autres parties prenantes aux efforts communs pour parvenir à une mobilité durable.

E. Réunion ministérielle tenue à l'occasion du soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs de la CEE

29. La résolution ministérielle intitulée « Embrasser l'ère nouvelle de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité », adoptée à l'occasion du soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs de la CEE (Genève, 21 février 2017), a exprimé son appui au PPE-TSE, notamment en :

« *Affirmant* que les transports publics, la marche et le cyclisme sont les principaux éléments de mobilité abordés de manière intégrée par le Comité, ses organes subsidiaires et le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) et saluant la Déclaration de Paris, intitulée « La ville bouge : place aux usagers ! », de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, tenue en avril 2014,

⁹ Rapport de la huitième Conférence ministérielle « Un environnement pour l'Europe », additif : Résumé du Président de la Conférence (ECE/BATUMI.CONF/2016/2/Add.3, par. 53 et 51, respectivement).

...

Saluant l'utilisation faite par le Comité de ses connaissances approfondies dans le domaine des transports pour mener la coopération intersectorielle, notamment en ce qui concerne les interactions entre les transports et les douanes, l'industrie, les statistiques, l'environnement, les télécommunications et la santé, ce qui se traduit par une approche globale en matière de facilitation des transports et du franchissement de frontières,

...

Reconnaissant la valeur ajoutée des partenariats institutionnels, notamment la collaboration, au sein du Secrétariat interinstitutions sur les statistiques, entre Eurostat, l'Organisation de coopération et de développement économiques et le Forum international des transports, les partenariats interinstitutions dans le domaine du transport des marchandises dangereuses, ainsi que la collaboration entre le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe et la Division de l'environnement de la Commission économique pour l'Europe,

Accueillant avec satisfaction l'annonce de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, qui se tiendra à Vienne en 2019

... ».

F. Le Processus européen Environnement et santé

30. Dans la Déclaration d'Ostrava, adoptée à la sixième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé (Ostrava, Tchéquie, 13-15 juin 2017), les États membres se sont engagés à utiliser le Processus européen Environnement et santé d'OMS/Europe à titre de plateforme pour la mise en œuvre du Programme 2030 et à élaborer une gamme de mesures nationales dans sept secteurs d'activité prioritaires. Les mesures les plus importantes pour le PPE-TSE concernent l'amélioration de la qualité de l'air intérieur et extérieur pour tous, qui répond à l'un des principaux risques environnementaux dans la région, et l'appui aux efforts des villes et régions européennes pour devenir plus saines, plus inclusives, plus sûres, plus résilientes et plus durables.

31. En ce qui concerne le deuxième de ces domaines, les États membres se sont penchés sur les évolutions récentes affectant les villes : on s'attend qu'en 2030, plus de 80 % des Européens vivent en milieu urbain, la population vieillit rapidement et le taux d'immigration est en augmentation. Les villes et les zones urbaines jouent un rôle important dans l'orientation de la transition vers une société à faible intensité de carbone et pourraient offrir l'occasion d'intégrer les politiques de protection de la santé et de l'environnement, notamment en matière de logement, de prévention du bruit, d'aménagement du territoire, de transport et d'espaces verts.

32. Il a été décidé de mettre l'accent sur les transports et la mobilité en tant que facteurs déterminants importants de la santé et du bien-être.

33. L'annexe 1 de la Déclaration, intitulée « Recueil de mesures possibles pour faire avancer la mise en œuvre de la déclaration d'Ostrava », comprend dans sa section f) une liste de mesures dont l'objectif général est de soutenir les efforts des villes et régions européennes et dont plusieurs sont directement liées au PPE-TSE :

- Renforcer la coopération dans le cadre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) et améliorer ses mécanismes de mise en œuvre afin d'élaborer et d'appliquer des politiques de transport respectueuses de l'environnement et favorables à la santé ;
- Soutenir l'élaboration et la mise en œuvre du plan directeur paneuropéen du PPE-TSE pour la promotion de la pratique du vélo (qui sera adopté en 2019) et participer à l'élaboration et à la mise en œuvre de ce plan, étape importante dans la promotion du vélo aux niveaux paneuropéen, national et infranational ;

- Élaborer et mettre en œuvre des politiques nationales et locales cohérentes pour une mobilité active, favorable à la santé et axée sur la pratique du vélo et la marche, en liaison avec des transports publics accessibles et abordables et en intégrant leurs besoins dans l'aménagement du territoire et la planification des transports, le développement de l'infrastructure et la conception de l'espace public ;
- Évaluer les impacts sanitaires et environnementaux des infrastructures de transport et des nouvelles technologies, telles que les véhicules autonomes ;
- Promouvoir la décarbonisation des transports par le recours aux énergies renouvelables, aux véhicules non ou peu polluants et aux modes de transport respectueux de l'environnement, tels que la mobilité active, les transports publics, l'éco-conduite, la mobilité électrique et la gestion de la mobilité.

G. Déclaration sur le vélo en tant que mode de transport respectueux du climat

34. Les villes sont également au centre de la Déclaration de l'Union européenne sur le vélo en tant que mode de transport respectueux du climat, adoptée lors de la réunion informelle des Ministres des transports de l'Union européenne (Luxembourg, 7 octobre 2015). Il est reconnu dans la Déclaration que :

« Dans les nombreux centres urbains européens en expansion et à leurs alentours, le vélo est un outil essentiel pour réduire la congestion. Tant pour l'État que pour les citoyens, le vélo est le mode de transport le plus économe après la marche, car il produit des externalités positives massives pour la société avec peu de dépenses en termes d'infrastructures et de véhicules. Lorsqu'on tient compte de la production, de l'entretien, de l'exploitation et du carburant, le vélo, de tous les modes de transport, est le plus efficace en termes d'émissions de gaz à effet de serre. ».

Les Ministres des transports ont également convenu que « le vélo ne peut réaliser son potentiel que grâce à un soutien de la part de tous les niveaux » et de tous les secteurs.

35. Le Plan d'action figurant dans la Déclaration mentionne la Déclaration de Paris, adoptée dans le cadre du PPE-TSE, et son mandat consistant à élaborer un plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme. Compte tenu de la Déclaration de Paris, la Déclaration de l'Union européenne invite la Commission européenne à envisager un certain nombre de mesures, notamment :

- Intégrer le vélo dans la politique de transport multimodal, y compris la mobilité intelligente, en soulignant la nécessité de promouvoir des infrastructures physiques et des programmes visant à modifier les comportements ;
- Élaborer au niveau de l'Union européenne un document stratégique sur le vélo ;
- Créer un coordonnateur européen pour la pratique du vélo ;
- Désigner des coordonnateurs nationaux pour la pratique du vélo afin de rassembler et diffuser les meilleures pratiques au sein des États membres et de coopérer avec le coordonnateur européen ainsi qu'avec les instances existantes, telles que le PPE-TSE.

III. Mandat et structure du PPE-TSE

A. Le point de départ : la Déclaration de Paris

36. À la quatrième Réunion de haut niveau, les délégations de 34 États membres de la CEE et de l'OMS/Europe ont examiné les progrès réalisés dans le cadre du PPE-TSE et leurs effets sur la région paneuropéenne, et ont réaffirmé leur détermination à poursuivre les quatre objectifs prioritaires adoptés à la troisième Réunion de haut niveau (Amsterdam, 22 et 23 janvier 2009).

37. Dans la Déclaration, les États membres ont décidé :
- D'adopter un nouveau mécanisme de mise en œuvre, « l'Académie du PPE-TSE », associant la science, la politique et la pratique pour renforcer les capacités dans une optique intégrant les transports, la santé, l'environnement et l'aménagement du territoire. Il s'adresserait aux principaux acteurs, notamment les décideurs, les fonctionnaires, les professionnels et les universitaires, et serait appuyé par le mécanisme d'échange d'informations du PPE-TSE ;
 - D'élaborer un plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, étayé par des directives et des outils afin d'aider à définir des politiques visant à favoriser la pratique du vélo au niveau national dans le cadre des partenariats du PPE-TSE ;
 - D'accueillir avec intérêt l'étude du PPE-TSE intitulée « Signalisation pour les cyclistes et les piétons » et d'inviter le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (devenu le Forum mondial de la sécurité routière) de la CEE à examiner à la lumière de ce document les amendements qui pourraient être apportés à la Convention sur la signalisation routière (Vienne, 1968) ;
 - De demander au secrétariat du PPE-TSE d'étudier la possibilité d'élaborer des directives générales permettant d'évaluer les politiques et projets relatifs aux transports, à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme en fonction de leur incidence sur la santé et de faciliter cette élaboration, compte tenu des cadres existants pour l'évaluation des incidences sur la santé et l'environnement ;
 - De s'engager à apporter un soutien national à l'action menée aux niveaux infranational et local ainsi qu'à l'établissement de partenariats nouveaux et renforcés avec les réseaux de municipalités, les organisations de la société civile et le monde de la recherche ;
 - De soutenir la participation du public aux politiques et processus en matière de transports, d'aménagement du territoire et d'urbanisme ;
 - De reconnaître que la question d'une convention-cadre sur les transports, la santé et l'environnement n'a pas encore été réglée et d'inviter les États membres intéressés à formuler des propositions pour examen à la cinquième Réunion de haut niveau ;
 - De se féliciter de la proposition de la Coalition européenne des jeunes pour l'environnement et la santé de devenir partenaire du PPE-TSE en mobilisant les jeunes et les mouvements de jeunesse dans le cadre d'activités nationales et internationales de soutien au PPE-TSE.
38. Des progrès notables ont été accomplis sur la plupart de ces points, mais la difficulté de mobiliser les ressources humaines et financières nécessaires à l'élaboration du projet de directives détaillées pour l'évaluation des incidences sur la santé a entravé les progrès dans ce domaine et nécessitera un suivi lors de la prochaine phase du PPE-TSE.

B. Objectifs prioritaires du PPE-TSE

39. À la troisième Réunion de haut niveau, les États membres se sont engagés à adopter des politiques intégrées en vue d'atteindre les quatre objectifs prioritaires suivants :
- Contribuer à un développement économique durable et stimuler la création d'emplois grâce à l'investissement dans des transports respectueux de l'environnement et de la santé ;
 - Gérer une mobilité durable et favoriser un système de transport plus efficient ;
 - Réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit liés aux transports ;
 - Favoriser des politiques et des mesures propices à des modes de transport sains et sûrs.

40. À la quatrième Réunion de haut niveau, les États membres, conscients des tendances et des faits nouveaux récents liés aux transports, à la santé et à l'environnement, ont adopté un nouvel objectif prioritaire 5 : Articuler les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire avec les objectifs en matière de transports, de santé et d'environnement.

C. Mécanismes de mise en œuvre du PPE-TSE

41. À la troisième Réunion de haut niveau, pour appuyer la réalisation des objectifs prioritaires du PPE-TSE, les États membres ont adopté trois mécanismes de mise en œuvre ; un quatrième, l'Académie du PPE-TSE, a été créé cinq ans plus tard comme indiqué ci-dessus. Les mécanismes actuels de mise en œuvre sont les suivants :

a) Une série d'ateliers nationaux sur les politiques de transport durable (les courses de relais du PPE-TSE) ;

b) L'élaboration et la mise en œuvre, à l'aide d'orientations méthodologiques mises au point dans le cadre du PPE-TSE, de plans d'action nationaux sur les transports, la santé et l'environnement ;

c) Des partenariats appuyant la mise en œuvre du plan de travail du PPE-TSE, l'accent étant mis sur des aspects techniques de la réalisation des objectifs prioritaires ;

d) L'Académie du PPE-TSE, une structure associant science, politique et pratique afin de renforcer les capacités d'élaboration intégrée des politiques, avec l'appui du Portail d'échange d'informations du PPE-TSE.

42. Les partenariats actuels du PPE-TSE sont les suivants :

a) Le Partenariat sur les emplois liés aux transports écologiques et sains, qui vise à stimuler le débat sur les emplois potentiels dans les transports écologiques et sains, à analyser le potentiel d'écologisation des anciens emplois et de création de nouveaux emplois écologiques, et à évaluer leur incidence qualitative et quantitative sur l'environnement, la santé, les transports et l'économie ;

b) Le Partenariat sur les outils d'évaluation économique de la santé, qui est un outil d'évaluation économique de la santé pour la marche et le vélo destiné à appuyer l'élaboration d'orientations et d'outils pratiques pour estimer la valeur économique des incidences sanitaires de déplacements réguliers à vélo ou à pied ;

c) Le Partenariat sur l'écoconduite, qui vise à diffuser les connaissances et les bonnes pratiques en matière d'écoconduite et à promouvoir l'harmonisation des systèmes de certification et des matériels de formation des formateurs et des auto-écoles. Le Partenariat prévoit de présenter des orientations sur l'écoconduite à la cinquième Réunion de haut niveau ;

d) Le Partenariat pour la promotion du cyclisme, qui vise à élaborer un plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, conformément à une décision de la quatrième Réunion de haut niveau¹⁰. Vingt-cinq États membres ont participé à l'élaboration du plan directeur, sous la direction de l'Autriche et de la France. Un deuxième projet de plan tenant compte des observations des États membres sera présenté à la cinquième Réunion de haut niveau pour adoption ;

¹⁰ Les objectifs du projet de plan directeur sont les suivants : faire du vélo un mode de transport à égalité avec les autres ; multiplier par deux la pratique du vélo dans la région paneuropéenne ; accroître la sécurité des cyclistes en réduisant de moitié le nombre de tués et de blessés graves ; renforcer et étendre le réseau existant de responsables nationaux pour le cyclisme ; partager les bonnes pratiques ; élaborer des orientations et des outils ; définir un réseau paneuropéen d'infrastructures cyclables comprenant les itinéraires cyclables actuels et en dressant la liste des futurs projets d'infrastructures cyclables ; mettre en valeur les itinéraires cyclables actuels dans les capitales des États membres ; recueillir et classer les spécifications techniques lors de la construction des infrastructures cyclables au niveau national ; et présenter les informations mentionnées ci-dessus concernant de nouveaux projets d'infrastructures de manière compréhensible par les institutions financières internationales (IFI) afin d'attirer des financements.

e) Le Partenariat pour l'intégration des transports et des préoccupations relatives à la santé et à l'environnement en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme, qui vise à faciliter le débat et la recherche sur les questions liées à l'objectif prioritaire 5 grâce à des activités étroitement liées à l'Académie du PPE-TSE ;

f) Le Partenariat du PPE-TSE pour une mobilité écologique et saine dans les secteurs des loisirs et du tourisme (TRANSDANUBE), qui vise à promouvoir une mobilité durable dans la région du Danube, y compris en train, en bus, à vélo et en bateau, et le tourisme durable.

IV. Préparation de la cinquième Réunion de haut niveau

A. Réflexions sur les thèmes de la réunion

43. Le Comité directeur souhaitera peut-être entamer une réflexion sur les thèmes potentiels de la Réunion de haut niveau. Ce processus serait également susceptible de fournir des éléments que le Comité directeur pourrait utiliser pour élaborer le document final de la Réunion de haut niveau et le plan de travail du PPE-TSE pour 2019-2024.

44. Les points suivants, ainsi que tout autre élément supplémentaire que le Comité directeur pourrait suggérer, ont pour objectif de faciliter le débat.

a) **Objectifs prioritaires du PPE-TSE** : Les objectifs prioritaires du PPE-TSE sont-ils encore pertinents, compte tenu de l'expérience passée, des événements récents (voir la section II ci-dessus) et des thèmes nouveaux ou en gestation pour la période 2030-2050 (voir le paragraphe 44 b) ci-dessous) ? Devrait-on en changer certains ? Certains nécessitent-ils un renforcement de leur mise en œuvre ?

b) **Thèmes nouveaux et en gestation dans le cadre du PPE-TSE pour 2019-2030 et au-delà jusqu'en 2050** : Outre l'importance d'une mobilité saine et active (marche à pied et vélo), quels autres éléments du PPE-TSE devraient être renforcés afin d'impliquer de nouveaux pays et acteurs ? Comment le PPE-TSE pourrait-il mieux correspondre aux objectifs, cibles et indicateurs de développement durable (par exemple la cible 11.2 et l'indicateur 11.2.1) ? Comment mieux répondre aux besoins et aux priorités politiques des pays en transition et des pays développés ? Comment les questions en suspens telles que le projet de directives pour l'évaluation de l'impact sur la santé devraient-elles être traitées ? Comment éviter les doubles emplois avec les processus intergouvernementaux existants ?

Les thèmes en gestation qui pourraient contribuer à la mise en œuvre de l'Accord de Paris dans le cadre du mandat du PPE-TSE sont notamment les suivants :

- i) La décarbonisation, l'élimination progressive des combustibles fossiles et l'introduction progressive des énergies renouvelables pour la mobilité ;
- ii) Les véhicules à émissions nulles, l'électromobilité et les carburants de remplacement ;
- iii) Les évolutions telles que l'électrification, les transports automatisés, la numérisation, la mobilité en tant que service et la mobilité flexible et partagée ;
- iv) La maximisation des avantages de transports publics efficaces ;
- v) L'écologisation du fret urbain.

D'autres sujets pourraient être les suivants :

- i) Le renforcement de la coopération et de la coordination au niveau national, l'accent étant mis sur les objectifs prioritaires du PPE-TSE ;
- ii) L'amélioration de la sécurité routière pour les cyclistes et les piétons ;
- iii) L'aménagement du territoire, les nouvelles conceptions en matière d'urbanisme, les villes connectées et le resserrement des liens entre les villes et leur arrière-pays ;

- iv) La mobilité intrarégionale ;
- v) La satisfaction des besoins d'accessibilité des groupes vulnérables, y compris les enfants et les personnes âgées ;
- vi) L'implication des jeunes, des villes, des régions et d'autres acteurs tels que les organisations non gouvernementales et intergouvernementales ;
- vii) La sensibilisation des ministères compétents afin de renforcer la coopération sur les questions relatives au PPE-TSE ;
- viii) L'élaboration de partenariats plus solides avec les principaux acteurs, notamment les institutions financières internationales, et le financement de la mobilité durable grâce à des outils financiers novateurs¹¹ ;
- ix) La mise au point d'indicateurs permettant d'évaluer la durabilité de la mobilité des villes et des régions¹² ;

c) **Cadre juridique du PPE-TSE :** La Déclaration de Paris constate que la question d'une convention-cadre sur les transports, la santé et l'environnement n'a pas encore été réglée et invite les États membres intéressés à formuler des propositions pour examen à la cinquième Réunion de haut niveau. Ce faisant, les États membres souhaiteront peut-être se poser les questions suivantes : Dans quelle mesure une démarche progressive d'élaboration d'un instrument juridiquement contraignant pourrait-elle faciliter la mise au point d'éléments d'appui qui sont importants pour les États membres ? Comment une convention-cadre pourrait-elle faciliter la réalisation des objectifs et des buts prioritaires du PPE-TSE ? Serait-il utile d'entamer l'examen d'un éventuel cadre juridique en se fondant sur des règlements techniques spécifiques (par exemple, sur les infrastructures cyclables) et des principes directeurs qui pourraient déboucher à terme sur l'élaboration d'une convention du PPE-TSE ?

d) **Mécanismes de mise en œuvre du PPE-TSE :** Les mécanismes de mise en œuvre du PPE-TSE fonctionnent-ils conformément aux attentes ? Qu'est-ce qui fonctionne bien et qu'est-ce qui fonctionne moins bien ? Est-il nécessaire d'apporter des changements ? Est-il nécessaire de promouvoir certains de ces mécanismes de manière plus appuyée ? Est-il nécessaire d'en créer de nouveaux ? Comment les utiliser au mieux pour mettre en œuvre le plan de travail du PPE-TSE ? Quel rôle l'Académie du PPE-TSE devrait-elle jouer ? Un renforcement plus direct des capacités dans les pays du PPE-TSE serait-il utile ? Quel rôle pourraient jouer les outils qui traitent des considérations de politique générale en matière d'atténuation des changements climatiques, par exemple l'outil For Future Inland Transport Systems (ForFITS), et pourraient-ils être plus efficaces s'ils étaient encore améliorés ou adaptés aux priorités du PPE-TSE ? Faut-il envisager la participation des villes et des régions ? Les processus d'examen des transports, de la santé et de l'environnement devraient-ils être lancés¹³ ?

e) **Partenariats du PPE-TSE :** Quels sont les enseignements tirés des travaux des partenariats du PPE-TSE ? Est-il nécessaire de les réviser ? Doit-on en créer de nouveaux ?

f) **Plan directeur paneuropéen du PPE-TSE pour la promotion du cyclisme :** Comment le Comité directeur pourrait-il faire avancer la mise en œuvre du plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme ?

¹¹ Un de ces outils est l'Observatoire international des infrastructures de transport ; d'autres pourraient provenir de recherches sur le développement urbain et les transports publics. Certaines études montrent que le covoiturage pourrait indirectement financer des infrastructures durables en réduisant l'utilisation de la voiture, libérant ainsi des fonds publics pour la construction de pistes cyclables ou de nouvelles lignes de tramway plutôt que de nouvelles places de stationnement.

¹² Ces indicateurs pourraient comprendre, par exemple, le nombre de minutes nécessaires pour passer d'un mode de transport à l'autre et la densité du réseau dans son ensemble et de chaque mode de transport. L'expression « mobilité durable » désigne des services de transport public intermodaux accessibles, abordables et intermodaux, y compris, entre autres, le vélo, la marche et le covoiturage.

¹³ Dans ce contexte, l'adoption du nouvel outil Futurs systèmes sûrs de transport intérieur (SafeFITS) pourrait apporter une valeur ajoutée considérable à la réalisation des objectifs du PPE-TSE.

g) **Nouveau Programme pour les villes et participation des villes :** Les États Membres de l'ONU ont souligné aux niveaux international et régional l'importance croissante des villes et des zones urbaines. Quel est le rapport entre le PPE-TSE et les villes durables, en particulier eu égard à la cible 11.2 des objectifs de développement durable ? Quel rôle le Partenariat pour l'intégration des transports et des préoccupations relatives à la santé et à l'environnement en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme (objectif prioritaire 5) devrait-il jouer ? Quels acteurs le PPE-TSE devrait-il impliquer ? Comment les villes devraient-elles participer aux réunions de haut niveau ?

h) **Partenaires du PPE-TSE :** Quel est et quel devrait être le rôle des États membres dans le cadre du PPE-TSE ? Répond-il actuellement à leurs besoins ? Que peuvent faire les États membres pour faire progresser la réalisation du programme et des objectifs du PPE-TSE ? Que peut faire le secrétariat ? Quels autres types de partenaires stratégiques (par exemple les universités, les organisations non gouvernementales et les entreprises privées) des trois secteurs (transport, santé et environnement) devraient être impliqués et comment ? Quels sont les obstacles les plus courants à la participation effective des partenaires de ces secteurs ?

i) **Ressources :** Le PPE-TSE dispose-t-il de ressources financières et humaines durables suffisantes pour mettre en œuvre son programme et contribuer à la réalisation des objectifs de développement durable ? Quels sont ses besoins ? Comment les satisfaire ?

B. Résultats escomptés

45. Le Comité directeur pourrait entamer l'examen des résultats escomptés de la Réunion de haut niveau. Les États membres souhaiteront peut-être suivre la pratique des réunions précédentes en adoptant une déclaration, résolution ou charte ministérielle.

46. Cette déclaration pourrait comprendre des éléments visant à :

a) Présenter une vision pour l'avenir, de 2019 à 2030 et au-delà jusqu'en 2050, et les domaines dans lesquels le PPE-TSE devrait intensifier ses travaux compte tenu des évolutions mondiales et régionales et des tendances sociales, politiques et économiques décrites à la section II et au paragraphe 44 b) ci-dessus ;

b) Positionner le PPE-TSE par rapport aux dernières évolutions internationales et régionales (voir la section II ci-dessus), en particulier le Programme 2030, l'Accord de Paris et les conférences ministérielles de Batoumi et d'Ostrava, et montrer comment le PPE-TSE peut aider les États membres à honorer les engagements qu'ils ont pris au titre de ces instruments ;

c) Renforcer les liens entre le PPE-TSE, le Comité des politiques de l'environnement, le Comité des transports intérieurs et le Comité régional OMS/Europe ;

d) Renouveler l'engagement des États membres à atteindre les objectifs prioritaires du PPE-TSE (et/ou modifier un ou plusieurs d'entre eux) en faisant spécifiquement référence à l'objectif prioritaire 5 et à sa pertinence pour les villes, les régions et les zones urbaines. À cet égard, le Comité directeur pourrait mentionner les partenaires et/ou les acteurs concernés comme sources potentielles de coopération ;

e) Adopter un plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, élaboré dans le cadre du Partenariat pour le cyclisme. Le Comité directeur pourrait demander aux membres du Partenariat de définir les principaux éléments politiques du projet de plan directeur à incorporer dans la déclaration et les inviter à envisager d'élaborer une version récapitulative du plan pour adoption à la Réunion de haut niveau ;

f) Accorder à la mobilité active (en particulier le vélo et la marche à pied) le même statut qu'aux autres modes de transport, facilitant ainsi sa promotion dans les stratégies nationales pour une mobilité durable ;

g) Encourager les États membres du PPE-TSE à : i) examiner si des règles de circulation routière et/ou des panneaux de signalisation routière seraient indispensables pour améliorer la sécurité des cyclistes dans la circulation routière et faciliter leurs déplacements internationaux et devraient figurer dans des instruments juridiques internationaux tels que la Convention de 1968 sur la circulation routière et la Convention de

1968 sur la signalisation routière ; et ii) élaborer une proposition établissant ces règles et/ou ces signaux routiers, qui devrait être présentée par une Partie contractante à la Convention pour examen au Forum mondial de la sécurité routière ;

h) Charger le Comité directeur d'engager des consultations en vue d'étudier les avantages de l'adoption d'un instrument juridique relatif au PPE-TSE, par exemple l'élaboration de recommandations ou de directives concrètes sur le développement des infrastructures cyclables, qui pourraient finalement devenir des éléments d'un tel instrument ;

i) Aborder d'autres questions découlant de l'examen des éléments qui précèdent lors des réunions du Comité directeur et du Bureau élargi.

C. Documents

47. Le Comité directeur souhaitera peut-être envisager de demander que soient établis les documents officiels ci-après pour la Réunion de haut niveau :

- a) Un projet d'ordre du jour provisoire ;
- b) Une note de réflexion pour la Réunion ;
- c) Un projet de plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme ;
- d) Des documents de référence et d'autres publications destinés à éclairer les débats avant et pendant la Réunion ;
- e) Un document final de la Réunion ;
- f) Un rapport sur la Réunion.

D. Programme

48. Comme par le passé, la Réunion de haut niveau pourrait s'ouvrir l'après-midi du premier jour et se terminer l'après-midi du troisième jour. Le Comité directeur souhaitera peut-être inviter les États membres et les parties prenantes du PPE-TSE à organiser des manifestations parallèles pendant les trois jours de la Réunion.

49. Il souhaitera peut-être aussi tenir d'ultimes consultations sur le projet de document final le jour précédant l'ouverture de la Réunion.

50. Les thèmes de la Réunion seraient choisis à la lumière de l'examen des questions énoncées aux sous-sections A et B de la section IV ci-dessus.

51. Dans la perspective de la Réunion, le Comité directeur pourrait envisager d'encourager la Coalition européenne des jeunes pour l'environnement et la santé à proposer un plan d'activités visant à obtenir l'appui des jeunes pour la Réunion et son suivi.

E. Processus préparatoire

52. Comme il l'avait fait avant la quatrième Réunion de haut niveau, le Comité directeur souhaitera peut-être envisager d'organiser des séances de réflexion et des négociations sur les résultats et les thèmes de la cinquième Réunion de haut niveau pendant des réunions du Bureau en configuration élargie (qui pourraient par exemple être ouvertes à tous les membres du Comité), si possible parallèlement à d'autres manifestations telles que des courses de relais et des réunions du Partenariat ou autres. Afin de faciliter la participation, des réunions du Bureau élargi pourraient également être organisées par liaison vidéo.

53. Afin de maximiser la participation des États membres au processus préparatoire, le Comité directeur, par l'intermédiaire du secrétariat, invitera tous les ministères nationaux chargés des transports, de la santé et de l'environnement à désigner ou redésigner des coordonnateurs chargés de représenter leur pays.

54. À la fin de 2018, le Comité directeur pourrait souhaiter charger le Bureau élargi de décider des manifestations parallèles, expositions et autres activités à organiser dans le cadre de la Réunion, en coopération avec le pays hôte.

55. Le Comité directeur souhaitera peut-être aussi envisager d'élaborer un projet de stratégie de communication afin d'accroître la visibilité de la Réunion et d'obtenir un appui aux résultats politiques escomptés. Le projet de stratégie pourrait cibler les décideurs, les médias, le grand public, la communauté scientifique, la société civile et d'autres acteurs, et utiliser les médias traditionnels et sociaux pour faciliter la diffusion des informations sur les activités de communication, notamment au niveau national, afin de donner un élan avant la Réunion et faire du PPE-TSE un cadre directeur pour des transports durables et favorables à la santé.

56. Les membres du Comité directeur sont invités à informer le secrétariat de leur intention d'accueillir l'une quelconque des réunions du Bureau élargi et/ou de fournir un appui financier ou en nature aux préparatifs de la Réunion de haut niveau.

Annexe

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

Lundi 21 octobre 2019 (15 h 00-18 h 00)

A. Inscription des participants et déclarations liminaires

Déclarations liminaires des responsables du pays hôte et des directeurs de la Division de l'environnement et des transports durables de la CEE et de la Division de la politique et de la gouvernance pour la santé et le bien-être de l'OMS/Europe, suivies de l'adoption de l'ordre du jour et des dernières négociations concernant le projet de déclaration ministérielle.

Mardi 22 octobre 2019 (9 h 00-12 h 30)

B. Inscription (suite), manifestations parallèles, conférence de presse (à confirmer) et exposition

Arrivée des représentants de haut niveau des États membres ; des manifestations parallèles et une conférence de presse auront également lieu.

Mardi 22 octobre 2019 (15 h 00-18 h 00)

C. Débat ministériel/de haut niveau

a) Allocutions de bienvenue et déclarations liminaires du Président de l'Autriche, des Ministres du pays hôte, du Secrétaire exécutif de la CEE et du Directeur régional de l'OMS/Europe ;

b) Cérémonie de passation du témoin virtuel de Paris à Vienne ;

c) Adoption de l'ordre du jour et présentation des Présidents de la Réunion ;

d) Le PPE-TSE de 2014 à 2019 et au-delà : Examen du passé, analyse du présent et coup d'œil vers l'avenir à la lumière des récentes évolutions aux niveaux mondial et régional et des tendances sociales, politiques et économiques ;

e) Les avantages des transports durables pour la santé, l'économie, la société et l'environnement ;

f) Le PPE-TSE et le Programme de développement durable à l'horizon 2030 ;

g) Table ronde de haut niveau et déclarations des participants – Les transports en milieu urbain : Comment transformer les obstacles en opportunités ?

Questions indicatives : Qu'est-ce qui est important pour les personnes vivant en milieu urbain ? Comment le PPE-TSE peut-il améliorer leur santé, leur environnement et leur bien-être ? Quelles politiques sont nécessaires pour répondre aux besoins de mobilité de tous les secteurs de la société, y compris les groupes vulnérables ?

Soirée de réception.

Mercredi 23 octobre 2019 (10 h 00-13 h 00)

D. Débat ministériel/de haut niveau (*suite*)

- a) Le rôle de la bonne gouvernance pour appuyer, promouvoir et mettre en œuvre des politiques de transport urbain durable ;
- b) La mobilité urbaine de demain ; l'avenir du développement urbain ; l'intégration des transports durables dans la planification urbaine ; les services de transport innovants et les systèmes de transport intelligents ;
- c) Éducation, intégration sociale et inégalités ;
- d) La marche et le vélo comme moyens de transport, pour que les gens soient en meilleure santé et plus heureux ;
- e) Emplois dans les transports verts et favorables à la santé ;
- f) L'écoconduite.

Table ronde de haut niveau et déclarations des participants : Comment promouvoir la mobilité active dans les transports ? Questions indicatives : Quels sont les principaux problèmes que pose la mobilité active ? Quel rôle le projet de plan directeur pour la promotion du cyclisme peut-il jouer dans le développement du vélo au niveau paneuropéen ? Quelles mesures de mise en œuvre devraient être prises ?

Les résultats du débat pourraient être résumés pour servir à formuler une vision pour le PPE-TSE.

Présentation et adoption du projet de déclaration ministérielle et signature symbolique par les ministres du pays hôte et les hauts responsables de la CEE et de l'OMS/Europe.

Mercredi 23 octobre 2019 (15 h 00-18 h 00)

E. Débat général : Mise en œuvre de la déclaration ministérielle

- a) Exposés des représentants des États membres.
- b) Exposés présentés par les villes et les régions sur leurs initiatives, leurs bonnes pratiques et leurs mesures et politiques efficaces.

Outre les thèmes abordés au cours du débat de haut niveau, les questions suivantes pourraient être examinées : les attitudes et les comportements face au choix de transports propres et durables ; le rôle des technologies numériques (par exemple la mobilité numérique, les technologies efficaces et la logistique innovante) ; la mobilité active et les questions relatives à la sécurité ; passer de la voiture au vélo : défis et complexité du passage au vélo dans une ville tributaire de la voiture ; utiliser plutôt que posséder (systèmes d'autopartage et de location de vélos).

Judi 24 octobre 2019 (10 h 00-13 h 00)

F. Débat général (*suite*)

Judi 24 octobre 2019 (15 h 00-18 h 00)

G. Réunion du Bureau élargi du PPE-TSE (sans interprétation)