

**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 8 de l'ordre du jour provisoire

**Gestion du Programme paneuropéen sur les transports,
la santé et l'environnement (PPE-TSE)**

**Colloque 2018 : Tirer parti des multiples avantages
de la mobilité active : moins d'émissions et de bruit,
un environnement plus propre et une meilleure 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) s'est demandé comment faire participer plus activement les États membres et autres parties prenantes aux débats sur les thèmes prioritaires du Programme (ECE/AC.21/SC/2009/7-EUR/09/5088363/7, par. 8). À cette fin, le Comité a décidé qu'à partir de sa huitième session, des débats approfondis, 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). Les thèmes retenus correspondraient aux buts prioritaires du PPE-TSE, adoptés par la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Amsterdam, 2009), à raison d'un but par an.



Avec l'adoption de la Déclaration de Paris¹ à la quatrième Réunion de haut niveau (Paris, 2014), un cinquième but prioritaire (« articuler les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire avec les objectifs en matière de transports, de santé et d'environnement ») a été ajouté. Après cette réunion, le Bureau élargi du Comité directeur a confirmé qu'il souhaitait la tenue annuelle de débats approfondis sous forme de colloques. À sa quinzième session, le Comité a décidé que le colloque 2018 porterait sur le but prioritaire 3 (« réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit liés aux transports ») (ECE/AC.21/SC/2017/2-EUPCR1612201/4.4/SC15/2).

Le présent document de réflexion a été établi par le secrétariat afin de présenter brièvement le contenu et le format du colloque 2018, notamment les questions à traiter.

¹ https://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/documents/D%C3%A9claration_de_Paris_FR.pdf.

I. Évolutions en matière de transports et d'urbanisation et leurs effets sur la santé et l'environnement

A. Faits et chiffres concernant le transport, la santé et l'environnement

1. Les transports constituent un secteur majeur de l'économie européenne. Dans la seule Union européenne, ce secteur emploie 10 millions de personnes et représente 4 % du produit intérieur brut (PIB). S'ils sont essentiels, dans la mesure où ils donnent accès aux services, aux biens, aux activités, les transports ont aussi des effets néfastes très importants sur l'environnement, la santé et le bien-être, ainsi que sur les économies nationales de la région, en raison des émissions de polluants atmosphériques, des gaz à effet de serre, du bruit, des superficies occupées, des embouteillages, des accidents et des possibilités réduites d'activités physiques. La plupart de ces effets négatifs touchent les environnements urbains où vivent aujourd'hui 73 % des Européens, une proportion qui devrait passer à 80 % d'ici à 2030.

2. La pollution atmosphérique demeure le principal risque d'origine environnementale pour la santé. De nouvelles données de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) montrent que neuf personnes sur 10 dans le monde respirent un air contenant des niveaux élevés de polluants². Au cours des dernières décennies, la qualité de l'air s'est améliorée dans la région paneuropéenne, mais une grande partie de la population reste exposée à une pollution atmosphérique qui dépasse les limites fixées dans les lignes directrices de l'OMS relatives à la qualité de l'air. En 2016, 600 000 décès prématurés étaient imputables aux effets conjugués de la pollution domestique et de la pollution de l'air ambiant dans la région³.

3. Selon une étude publiée en 2015 par le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe (OMS/Europe) et l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)⁴, le coût économique des décès et maladies causés par la pollution atmosphérique dans la Région européenne de l'OMS s'élève à 1 600 milliards de dollars des États-Unis, un montant équivalent à un dixième du PIB de l'Union européenne en 2013.

4. Les transports (et principalement le transport routier) sont responsables de près de 50 % de la pollution de l'air ambiant dans les zones urbaines et de près d'un quart de toutes les émissions de dioxyde de carbone liées à l'énergie.

5. La circulation routière est également la principale source de pollution par le bruit pour les populations urbaines. Selon l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), dans l'ensemble de ses 33 États membres, 100 millions de personnes sont exposées à des niveaux de bruit de la circulation routière supérieurs aux limites recommandées dans les lignes directrices de l'OMS, et 32 millions de ces personnes sont exposées à des niveaux de bruit très élevés. Jusqu'à 1,6 million d'années de vie en bonne santé sont perdues chaque année à cause du bruit causé par les transports⁵.

6. Les grandes agglomérations urbaines de la région souffrent d'embouteillages très importants, qui coûtent près de 100 milliards par an à l'Union européenne (1 % du PIB)⁶. D'ici à 2030, la croissance démographique couplée à une augmentation du PIB par habitant devrait entraîner une augmentation de la circulation et des embouteillages sur l'ensemble du réseau routier de la région.

² <http://www.who.int/fr/news-room/detail/02-05-2018-9-out-of-10-people-worldwide-breathe-polluted-air-but-more-countries-are-taking-action>.

³ <http://www.euro.who.int/fr/health-topics/environment-and-health/air-quality/news/news/2018/5/over-half-a-million-premature-deaths-annually-in-the-european-region-attributable-to-household-and-ambient-air-pollution>.

⁴ [www.euro.who.int/fr/media-centre/sections/press-releases/2015/04/air-pollution-costs-european-economies-us\\$-1.6-trillion-a-year-in-diseases-and-deaths,-new-who-study-says](http://www.euro.who.int/fr/media-centre/sections/press-releases/2015/04/air-pollution-costs-european-economies-us$-1.6-trillion-a-year-in-diseases-and-deaths,-new-who-study-says).

⁵ www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0019/341128/Fact-Sheet-1-City-Transport-health-and-environment.pdf?ua=1.

⁶ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en.

7. Les accidents de la route ont une incidence considérable sur la santé et le développement. Ils sont la principale cause de mortalité chez les jeunes de 15 à 29 ans et coûtent environ 3 % du PIB aux budgets des États. Bien que la région de la CEE présente le plus faible taux de mortalité dû aux accidents de la route au monde, en 2015, ces accidents ont tué quelque 115 600 personnes dans la région. En outre, pour chaque personne qui meurt dans un accident de la route, 41 personnes au moins sont blessées et doivent être hospitalisées.

8. L'objectif de diviser par deux le nombre d'accidents mortels sur les routes d'ici à 2020, un objectif ambitieux adopté dans le cadre du Programme de développement durable à l'horizon 2030, témoigne d'une prise de conscience croissante de ce que la sécurité routière peut apporter à la réalisation des objectifs en matière de santé, de développement et d'environnement de manière plus large, et du potentiel d'action.

9. Le recours excessif au transport automobile peut affecter négativement l'accès aux espaces verts publics et les possibilités d'exercer une activité physique. L'inactivité est désormais considérée comme le quatrième facteur de risque de mortalité le plus important. Selon l'OMS, au niveau mondial, 23 % des adultes et 81 % des adolescents (âgés de 11 à 17 ans) ne respectent pas les recommandations générales en matière d'activité physique.

10. Le manque d'activité physique est associé à près d'un million de décès par an dans la Région européenne de l'OMS. Globalement, l'on estime que l'inactivité coûte 54 milliards de dollars en soins de santé, supportés à 57 % par le secteur public, et 14 milliards de dollars supplémentaires en productivité perdue.

B. Présentation du thème

11. Depuis les années 1950, la plupart des pays de la région européenne ont, dans le cadre de leurs politiques et stratégies en matière de transport, privilégié les investissements encourageant l'usage des véhicules à moteur. Aujourd'hui encore, de nombreux gouvernements ont tendance à donner à la construction de nouvelles routes la priorité sur les investissements dans d'autres formes de transport urbain. Dans certains pays, cette tendance est perçue comme le signe de la modernisation, du progrès et du développement, alors qu'à bien des égards (du point de vue des piétons, des cyclistes, des résidents, de l'esthétique, de la santé et de la qualité de l'environnement), il s'agit en fait d'un recul.

12. Par ailleurs, un nombre croissant de pays adoptent une nouvelle vision de la ville comme lieu de vie, dans laquelle tous les résidents ont accès aux espaces publics et aux parcs, aux services de santé et aux services communautaires, aux loisirs et aux activités culturelles. Dans ce type de ville, les transports publics, les voitures partagées et les vélos sont les moyens de transports favorisés et leur utilisation est facilitée par la technologie numérique. Plus les résidents partagent les transports, l'espace public, l'information et les nouveaux services, plus la ville est jugée agréable.

13. L'espace urbain étant limité, la construction de nouvelles infrastructures pour le transport motorisé est généralement presque impossible et les débats relatifs à l'affectation ou la réaffectation d'espaces publics à divers modes de transport et/ou à divers usages d'intérêt public (par exemple, espaces verts ou consacrés aux loisirs) peuvent donner lieu à des conflits. Les transports motorisés ont besoin de plus d'espace que les vélos et l'infrastructure nécessaire peut avoir un effet permanent, et souvent irréversible, sur l'utilisation des terres et l'intrusion dans des terres affectées à d'autres usages, même si des solutions novatrices ont vu le jour, comme la reconversion de lignes de chemin de fer désaffectées en pistes cyclables ou de voies d'évitement abandonnées, en nouveaux projets urbains.

14. En outre, dans la mesure où tout nouvel investissement pèse sur les budgets publics, les autorités centrales et locales doivent chercher comment obtenir le meilleur retour sur investissement, utiliser au mieux le réseau routier existant et développer de nouvelles infrastructures pour les usagers actifs, afin d'alléger la pression que le transport de passagers en voitures particulières et le transport routier de marchandises créent dans les zones urbaines. Il est essentiel de mieux prendre en compte et gérer la demande de mobilité

sans cesse croissante et de faciliter la migration pendulaire pour ceux qui vivent plus loin de leur lieu de travail et ne peuvent dès lors éviter les transports motorisés, au moins sur une partie de leur trajet.

15. Ces dernières années, de très nombreuses contributions officielles et études scientifiques ont mis l'accent sur l'importance de garder les villes agréables. En 2007, le Comité économique et social européen a déclaré qu'il était « contre-indiqué de développer des villes faites pour la voiture même si l'on est conscient de l'importance de la voiture dans la société actuelle. Dans les villes, il serait bien plus indiqué que les transports en commun et les moyens de transports individuels respectueux de l'environnement (comme les vélos ou la marche) soient les piliers d'une planification moderne du trafic urbain »⁷.

16. En dépit des débats intenses sur les avantages que présentent les systèmes de transports durables dans les domaines de la santé et de l'environnement, un grand nombre de villes et d'agglomérations urbaines dans la région se heurtent à des difficultés lorsqu'elles s'efforcent de restreindre l'usage des voitures particulières, d'améliorer les systèmes de transports publics, d'encourager les modes de transports non motorisés, de créer des zones piétonnes et, de manière générale, de respecter les normes en matière de durabilité urbaine.

17. Les gouvernements comme les citoyens doivent changer fondamentalement leurs attitudes afin de mettre en place des modes de transports plus efficaces, plus équitables, plus sains, plus sûrs, et plus respectueux de l'environnement. Pour promouvoir des modes de transport plus sains et plus durables, il importe de mettre en avant les questions de santé et d'environnement, au moment où les modes de transport possibles sont évalués, les décisions, prises et les politiques, formulées.

18. Le colloque 2018 du PPE-TSE va mettre en lumière les multiples avantages qui découlent d'une mobilité urbaine durable et examinera, en profondeur, comment une meilleure gestion de la mobilité durable et des systèmes de transports plus efficaces peuvent avoir des effets positifs sur l'environnement et la santé (le but prioritaire 3 du PPE-TSE).

II. Possibilités d'action

A. Relier mobilité active, santé et environnement

19. L'activité physique a des effets multiplicateurs sur la santé, les relations sociales, l'environnement, la culture et l'économie, et ce, tant au niveau des communautés que des nations. Il est bien établi qu'une activité physique régulière contribue à prévenir les principales maladies non transmissibles, notamment les maladies cardiaques, les accidents vasculaires cérébraux, le diabète, et les cancers du sein et du côlon, mais également d'autres facteurs de risques importants pour ces maladies, comme l'hypertension artérielle, le surpoids et l'obésité. Elle contribue aussi à une meilleure santé mentale, retarde l'apparition de la démence et entraîne une qualité de vie et un bien-être accrus.

20. En mai 2018, conscients de la nécessité de renforcer la coordination mondiale, régionale et nationale en matière d'activité physique, les États membres de l'OMS ont adopté le Plan d'action mondial 2018-2030 pour l'activité physique⁸. L'objectif de ce plan est de réduire de 15 % le niveau mondial d'inactivité physique, d'ici à 2030 (2016 étant l'année de référence). La réalisation de la vision qu'il propose, « des personnes plus actives pour un monde plus sain », passe par la mission commune, qui est de veiller à ce que « toute personne ait accès à des environnements sûrs et propices et des occasions variées pour être physiquement active dans la vie quotidienne ».

⁷ Avis du Comité économique et social européen sur « Les transports dans les aires urbaines et métropolitaines », disponible à l'adresse suivante : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007AE0615&from=EN>.

⁸ <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/272722/9789241514187-eng.pdf?ua=1>.

21. Dans ce contexte, la mobilité active (principalement par la marche, le cyclisme et l'utilisation des transports publics) en tant que mode de transport constitue une approche très prometteuse pour l'intégration de l'activité physique dans la vie quotidienne. Elle a des effets non seulement sur la santé des personnes qui décident de se déplacer à pied, de rouler à vélo ou d'utiliser les transports publics, mais également sur la société dans son ensemble. Investir dans des initiatives publiques dans ce domaine peut donc avoir des répercussions socioéconomiques très positives et contribuer directement à la réalisation des objectifs du Plan d'action de l'OMS et des objectifs de développement durable.

22. Cependant, si elle ne s'accompagne pas d'autres mesures relatives aux transports, la mobilité active comporte des risques pour la santé, comme un plus grand nombre d'accidents de la route et l'inhalation accrue d'air pollué, dont les partisans de la mobilité active doivent tenir compte.

23. Dans le cadre du projet intitulé *Physical Activity through Sustainable Transport Approaches* (activité physique grâce à des stratégies de transport viables, PASTA) et financé par l'Union européenne, une analyse systématique de la documentation existante a été réalisée et un outil d'évaluation a été utilisé pour quantifier l'impact de la mobilité active sur la santé.

24. Des études ont permis de conclure que les bienfaits d'une activité physique sur la santé l'emportent sur les effets néfastes d'une exposition à la pollution atmosphérique et même sur le risque d'accidents de la route⁹.

25. En outre, la réduction du bruit et des émissions de polluants nocifs et de gaz à effet de serre qui proviennent de la circulation routière et des embouteillages, ainsi qu'une meilleure accessibilité et des temps de trajet réduits peuvent rendre les régions urbaines plus compétitives sur le plan économique en améliorant considérablement la durabilité environnementale.

26. Selon une étude de 2014, si, au niveau mondial, l'utilisation des transports publics et les déplacements à pied augmentaient, et si, dans les villes, un transfert modal en faveur du cyclisme permettait de passer à 11 % de déplacements à vélo, les émissions de dioxyde de carbone pourraient être ramenées à 1 700 mégatonnes par an d'ici à 2050¹⁰.

27. Il ressort de la même étude que si, en 2050, 14 % des déplacements réalisés dans les villes du monde entier se faisaient à vélo ou à vélo électrique, les émissions de dioxyde de carbone dues au transport urbain seraient de 11 % inférieures à ce qu'elles seraient si les efforts réalisés en faveur des modes de transports durables ne tenaient pas compte du vélo.

28. Pour que ces résultats soient possibles, il faudra sortir les gens de leurs voitures et encourager les solutions durables qui déboucheront sur des systèmes de transport urbain plus propres, plus sûrs et plus efficaces.

B. Encourager le transport durable

29. L'intégration des questions de santé, d'environnement et d'autres considérations sociales dans les politiques de transport nécessite un engagement politique de haut niveau en faveur d'une coopération intersectorielle et une volonté de changer les stratégies actuelles. Il est essentiel que les décideurs aux niveaux national et local comprennent l'enjeu et s'engagent à transformer les politiques de transport et l'aménagement urbain, en

⁹ www.pastaproject.eu/fileadmin/editor-upload/sitecontent/Publications/documents/PASTA_LessonsFromHealthImpactAssessment.pdf.

¹⁰ Jacob Mason *et al.*, Institute for Transportation and Development Policy and the University of California, Davis, *A Global High Shift Cycling Scenario : The Potential for Dramatically Increasing Bicycle and E-bike Use in Cities Around the World, with Estimated Energy, CO2, and Cost Impacts* (2015), disponible à l'adresse https://3gozaa3xxbpb499ejp30lxc8-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2015/11/A-Global-High-Shift-Cycling-Scenario_Nov-2015.pdf. Pour parvenir à ces résultats, les auteurs de l'étude comparent un scénario de statut quo et un scénario dans lequel la quantité et la qualité des services de transports publics rapides ont fortement augmenté.

apportant des modifications à la fois durables et pérennes. Dès que les décideurs auront une vision solide des changements à entreprendre, la phase de mise en œuvre pourra débuter.

30. Plusieurs tâches sont prioritaires pour les autorités nationales et locales :

a) Veiller à ce que les services de transport non privés¹¹ répondent aux besoins de mobilité de la population et que les réseaux de transports publics couvrent les zones résidentielles ;

b) Veiller à ce que les services d'autobus autorisés soient respectueux de l'environnement, fiables, commodes, rapides, confortables et sûrs ;

c) Envisager l'introduction de diverses mesures systémiques, comme la création de voies réservées aux autobus sur les routes existantes, la synchronisation des horaires, l'harmonisation du prix des billets dans les transports publics, l'intégration de divers modes de transports dans la vente de billets et des mesures incitatives pour les voyageurs fréquents.

31. Les autorités devront encourager le cyclisme, au titre de composante à part entière d'une politique de transport et de mobilité intégrée. Pour ce faire, l'appui politique devra être solide à tous les niveaux afin de faire naître une culture nationale du vélo et un environnement propice à une augmentation du cyclisme devra être créé. Cette stratégie supposera la construction et l'entretien d'une infrastructure destinée aux cyclistes et l'apparition de services spécifiques, notamment les réparations de vélos, des systèmes de partage de vélos, des coursiers cyclistes et la livraison du fret urbain à vélo. Des itinéraires cyclistes de bonne qualité doivent également être adaptés aux cyclistes moins assurés. Ils ne devraient toutefois pas être créés au détriment des trottoirs dans les zones urbaines.

32. Une enquête coordonnée par la Commission européenne a analysé les habitudes de transport dans l'Union européenne et la fréquence d'utilisation des différents moyens de transport. Selon les résultats, moins d'une personne sur cinq utilisait les transports publics (16 %) ou le vélo (12 %), alors qu'une personne sur deux utilisait chaque jour une voiture¹².

33. Un changement de politique ne peut aboutir que si les citoyens participent dès le début au processus de planification. Si la plupart des gens reconnaissent volontiers que les émissions dues au transport et les embouteillages posent problème, tous ne sont pas prêts à accepter des changements.

34. Compte tenu de ce qui précède, les gouvernements doivent encourager les gens à abandonner les transports motorisés au profit de déplacements plus propres et plus sains, en particulier pour les trajets courts. À cette fin, ils peuvent utiliser des campagnes de sensibilisation et de communication destinées à influencer l'opinion publique, et recourir à des outils et moyens d'action, dont l'incitation fiscale, pour motiver les gens à sortir de leurs voitures particulières.

35. Il n'existe pas de solution politique unique : pour être coordonnées et efficaces, les actions menées à l'échelon national afin d'inverser les tendances actuelles et de promouvoir la mobilité active devront combiner stratégiquement diverses initiatives adaptées au contexte particulier du pays, en particulier si l'aménagement urbain relève de la compétence des autorités régionales ou locales et non nationales.

III. Cadres d'action et outils favorables aux initiatives en matière de transport durable

36. Plusieurs cadres existants, aux niveaux régional et mondial, permettent de promouvoir des initiatives en matière de transport durable dans la région paneuropéenne.

¹¹ Les services de transports non privés viennent à la fois des transports publics traditionnels mais également des nouveaux services comme les taxis à la demande ou les systèmes de partage de voitures ou de vélos.

¹² « TNS Opinion & Social, Attitudes of Europeans towards urban mobility », dans *Special Eurobarometer 406* (2013), disponible en anglais à l'adresse http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_406_en.pdf.

Un des principaux instruments destiné à l'amélioration de la qualité de l'air aux niveaux régional, national et local dans la région de la CEE et dans la région européenne de l'OMS est la Convention de la CEE sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, à laquelle 51 États sont parties. La Convention et ses huit protocoles énoncent les principes de la coopération internationale en matière de lutte contre la pollution atmosphérique et illustrent au mieux le rôle qu'un accord environnemental multilatéral régional peut jouer pour rapprocher la recherche et l'action politique.

37. En 2016, la huitième Conférence ministérielle « Un environnement pour l'Europe » (Batumi, (Géorgie)) a approuvé l'Action de Batumi pour un air plus pur, une initiative destinée à améliorer la qualité de l'air dans la région de la CEE. Les ministres ont compris qu'il fallait prendre rapidement des mesures pour s'attaquer aux principales sources d'émissions, notamment les transports, et se sont engagés à œuvrer à l'amélioration de la qualité de l'air pour le bien-être de l'environnement et de la santé, y compris en intégrant des mesures de lutte contre la pollution atmosphérique dans les politiques budgétaires et de développement, ainsi que dans d'autres politiques sectorielles.

38. La sixième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé (Ostrava, Tchéquie, 13-15 juin 2017) a adopté la Déclaration d'Ostrava sur l'environnement et la santé¹³, dans laquelle les États membres se sont engagés à « soutenir les efforts des villes et régions d'Europe pour les aider à devenir plus saines et plus inclusives, sûres, résilientes et durables grâce à une approche de la planification urbaine et territoriale qui soit intégrée, intelligente et favorable à la santé, à une gestion de la mobilité, à la mise en œuvre de politiques efficaces et cohérentes à de multiples niveaux de gouvernance, à des mécanismes de responsabilisation plus efficaces et à l'échange d'expériences et de bonnes pratiques conformément à la vision commune décrite par le Nouveau Programme pour les villes ».

39. Le Programme 2030 fixe des objectifs et cibles quantitatifs dans les dimensions sociale, économique et environnementale du développement durable. Si les transports ne font pas l'objet d'un objectif de développement durable spécifique, ils constituent un thème transversal qui touche plusieurs objectifs et cibles, en particulier ceux portant sur la santé, l'énergie, l'infrastructure ainsi que les villes et les établissements humains. Des mesures politiques, institutionnelles et réglementaires doivent être mises en place afin de favoriser l'intégration des objectifs de développement durable dans les politiques et programmes nationaux et la coordination nécessaire.

40. Des outils analytiques, qui n'ont été mis au point que récemment, seront indispensables pour réussir l'intégration complexe des politiques et évaluer les effets du secteur des transports sur la santé et l'environnement. De nouvelles méthodes ont été mises au point, recommandées et appliquées : elles permettent de réaliser des évaluations intégrées et suivre les progrès, tout en tenant compte des coûts sociaux et environnementaux, et de cerner les stratégies qui présentent les avantages nets les plus importants.

41. Plusieurs de ces méthodes ont été élaborées dans le cadre du PPE-TSE. L'Outil d'évaluation économique des effets sanitaires liés à la pratique de la marche et du vélo est un outil convivial en ligne, destiné à aider les urbanistes, les autorités chargées des transports et les professionnels de la santé à plaider en faveur de nouveaux investissements dans la mobilité active et à quantifier la valeur économique découlant de celle-ci.

42. La quatrième version de l'outil, lancée en septembre 2017, comprend de nouveaux modules relatifs à la mortalité due à la pollution atmosphérique et aux accidents de la route, et un module qui permet d'estimer les effets de l'évolution des modes de déplacement en faveur du cyclisme et de la marche sur les émissions de carbone.

43. OMS/Europe a également rédigé un manuel pas à pas pour guider l'élaboration de plans nationaux d'action pour les transports, la santé et l'environnement ; ils constituent des mécanismes essentiels pour rendre les transports durables et sains au niveau national. Ils

¹³ http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0007/342277/170574F_OstravaDeclaration-FRENCH.pdf.

supposent une collaboration intersectorielle très large s'agissant de la planification et de la mise en œuvre des mesures en matière de transport, de santé et d'environnement.

44. La Division des transports durables de la CEE a mis au point un outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS), lequel permet d'évaluer les activités de transport, la consommation d'énergie et les émissions de dioxyde de carbone en fonction de différentes politiques. Il permet aux gouvernements d'évaluer les répercussions qu'une modification des politiques de transport est susceptible d'avoir sur les émissions de CO₂.

45. Le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, élaboré sous l'égide du Partenariat du PPE-TSE pourrait être un cadre important pour promouvoir la mobilité active dans la région. L'objectif général du Plan est d'encourager le cyclisme au niveau paneuropéen et d'en faire un mode de transport à part entière. Les États membres devraient examiner ce plan aux fins d'adoption à la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Vienne, 2019).

IV. Organisation et format du colloque 2018

46. Afin de centrer les travaux sur les éléments présentés ci-dessus, diverses questions pourraient être traitées par les orateurs et lors des débats, par exemple :

i) Quelles sont les tendances en matière de gestion de la demande de mobilité dans la région de la CEE et la région européenne de l'OMS ?

ii) Dans quelle mesure ces tendances prennent-elles en compte les problèmes du bruit et de la pollution atmosphérique, surtout dans les villes ?

iii) Les politiques actuelles sont-elles vraiment efficaces pour gérer la mobilité, améliorer l'efficacité et réduire les effets de la pollution atmosphérique, du bruit, des émissions de gaz à effet de serre et des embouteillages dus aux transports ? Comment les rendre plus efficaces ? Quelles sont les incitations financières et quelle est leur efficacité ?

iv) Comment augmenter l'attrait des services de transports publics pour les citoyens ?

v) Qu'en est-il, dans la région paneuropéenne, de la promotion de la mobilité active ? Quelles sont les politiques d'encouragement du cyclisme et quels instruments sont utilisés pour garantir l'efficacité des mesures d'encouragement de la mobilité active ?

vi) Qu'est-ce qui a été fait, ou pourrait l'être, afin de faire du cyclisme une composante à part entière dans la gestion des systèmes de transports et de la mobilité ?

vii) Comment distribuer les rôles et responsabilités entre les autorités centrales et locales, afin d'obtenir les meilleurs résultats en matière de promotion du cyclisme ?

viii) Quelle contribution les nouvelles technologies peuvent-elles apporter à l'instauration de transports durables dans les villes ?

ix) Comment les gouvernements, les autorités municipales, les entreprises et la société civile peuvent-ils promouvoir les modes de transport actifs ?

47. Le colloque se tiendra au siège de l'OMS à Genève, le 12 décembre 2018 de 10 heures à 13 heures, dans le cadre de la seizième session du Comité directeur du PPE-TSE (Genève, 12-14 décembre 2018). Un discours liminaire sera suivi d'un débat dirigé sous forme de table ronde. Des services d'interprétation (en anglais/français/russe) seront assurés.

48. Le secrétariat résumera ensuite les débats pour le Comité directeur, qui sera invité à examiner les résultats du Colloque et la suite éventuelle à leur donner dans le cadre du PPE-TSE. Un programme détaillé du Colloque, avec indication des conférenciers et des participants à la table ronde, sera disponible en novembre 2018.