

**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****Vingtième session**

Genève, 17–19 octobre 2022

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**Résultats de la réunion à l'occasion du vingtième anniversaire
du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et
l'environnement****Rapport de synthèse de la réunion à l'occasion du vingtième
anniversaire du Programme paneuropéen sur les transports,
la santé et l'environnement*****Version préliminaire****Transmis par le gouvernement de la France**

1. Premier événement informel de la présidence française de l'Union Européenne pour le ministère de la transition écologique, l'anniversaire des 20 ans du programme pan européen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) s'est tenu les 13 et 14 janvier 2022 en visioconférence. Cet événement a été ouvert par le ministre délégué chargé des Transports, Jean-Baptiste Djebbari, via une vidéo pré-enregistrée. Quatre tables rondes ont ensuite rassemblé les Etats-membres du programme, de la Commission européenne et des représentants de la société civile afin d'échanger sur l'impact du COVID dans les transports, la décarbonation des transports, et la calibration de solutions pour les villes et les territoires peu denses.

2. Les débats, organisés sur deux demi-journées, ont rassemblé un peu moins d'une centaine de représentants des Etats membres du programme, de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, du Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, de la Commission européenne (DG MOVE et DG ENER) et de la société civile. Les pays représentés étaient les suivants : Allemagne, Autriche, Canada, Croatie, Espagne, France, Géorgie, Lituanie, Luxembourg, Moldavie, Norvège, Pays Bas, Portugal, République tchèque, Russie, Serbie, Slovénie, Suisse et Turquie.

* Le présent document a été soumis sans avoir été revu par les services d'édition.

3. Les 20 ans du programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement marquent un point de passage avant la préparation d'une nouvelle stratégie pour le programme, qui devra prendre en compte les objectifs de l'Accord de Paris sur le climat dont l'atteinte de la neutralité carbone dans la seconde moitié du siècle.

4. De la première table ronde, nous relevons le bilan contrasté des conséquences de la crise sanitaire sur la transition écologique des transports. Au titre des effets positifs, ont été cités le développement du télétravail, l'utilisation accrue du vélo et de la micro mobilité en ville, le retrait anticipé des véhicules les moins efficaces, les flottes de véhicules moins sollicitées, la diminution des voyages d'affaires, la mise en place de chaînes d'approvisionnement plus courtes et donc plus fiables et l'essor du tourisme local. La crise sanitaire a également révélé des fragilités et des vulnérabilités dans les transports publics. La baisse de fréquentation s'est accompagnée d'un attachement et d'un recours plus important aux véhicules particuliers et d'un accroissement massif du commerce électronique.

5. Notons que le télétravail, lorsqu'il est mis en œuvre jusqu'à deux jours par semaine, a des effets 100 % positifs en termes de productivité et de baisse des émissions de gaz à effet de serre. Au-delà, des effets potentiellement négatifs en termes d'émission de gaz à effet de serre apparaissent, sachant qu'un déménagement pour un domicile plus éloigné du lieu de travail est envisageable au-delà de trois jours de télétravail par semaine. Afin de renforcer l'usage des transports en commun, le lissage des heures de pointe permet d'accroître la qualité de service pour l'utilisateur, en les rendant plus fluides et plus agréables. Une autre solution serait de travailler sur la qualité de l'air intérieur en améliorant la ventilation et les mesures d'hygiène. La crise pourrait également constituer une opportunité pour réorienter les investissements et remettre en question certains dispositifs fiscaux, telles que les taxations trop faibles du diesel ou les déductions fiscales biaisées qui poussent à la consommation des énergies fossiles.

6. De la deuxième table ronde sur les transports et le changement climatique, nous retenons un consensus sur la faisabilité technologique du développement massif des véhicules électriques afin que tous les véhicules légers vendus après 2035 soient des véhicules à zéro émission. À condition que l'électricité soit décarbonée, il s'agit d'une composante essentielle de la décarbonation des transports. Les intervenants ont relevé que l'hydrogène serait probablement peu utilisé pour les véhicules légers mais que cette technologie pourrait être envisagée pour des véhicules plus lourds comme l'avion ou le train. Cette transition écologique, notamment via le plan « Fit for 55 » est un objectif très ambitieux et aussi un moyen de relocaliser l'industrie et l'emploi dans les frontières de l'Union européenne. Au-delà du consensus technologique, d'autres points resteraient plus délicats comme celui du transfert modal qui nécessite des investissements lourds pour encourager l'utilisation du rail et du mode fluvial. Enfin, il serait nécessaire de porter une grande attention à l'accompagnement des personnes les plus vulnérables.

7. Les tables rondes n°3 et n°4 ont été consacrées à la recherche de solutions concrètes déployées respectivement dans les villes et les territoires peu denses. Dans les villes, il serait tout d'abord primordial de redistribuer l'espace public afin d'instaurer une nouvelle hiérarchie entre les modes de transport. La priorité serait désormais donnée aux piétons, puis aux vélos, aux transports en commun et enfin, à la voiture via une planification urbaine cohérente en lien avec les plans de mobilité urbaine durable promus par l'Union européenne. L'outil HEAT (*Health Economic Assessment Tool*) développé par le programme paneuropéen permet de modéliser l'impact de différents scénarios de déplacements en modes actifs et attribue une valeur monétaire aux bénéfices sanitaires. Ce changement de paradigme nécessite des investissements en pistes cyclables, en zones de stationnement sécurisé pour les vélos, en restructuration de l'espace permettant une circulation en toute sécurité des vélos et en interconnexion. Des mesures désincitatives à l'utilisation de la voiture peuvent aussi être mises en place telles que les zones à faibles émissions, des péages urbains ou l'augmentation du tarif de stationnement. La réallocation de l'espace public ne doit pas nécessairement être statique ; elle peut être dynamique. Par exemple, des espaces réservés à la livraison en matinée peuvent être progressivement transformés en voies de bus. Le dynamisme horaire peut aussi être pris en compte dans l'optimisation de la demande de mobilité. Enfin, la diminution des limitations de vitesse et notamment le passage à 30 km/h

en agglomération peut accompagner ces mesures, mais devrait être ciblé sur des zones pertinentes, sinon les usagers ne les respectent pas et cela crée de la défiance.

8. Dans les zones rurales ou moins densément peuplées, certaines collectivités accordent une place plus importante aux véhicules particuliers. Le vélo mais surtout le vélo à assistance électrique conserverait sa pertinence sur certains trajets et là encore, une attention particulière devrait être accordée aux itinéraires cyclables. Pour les déplacements sur de plus longues distances, il faudrait renforcer la mobilité partagée : covoiturage, auto partage et connecter le vélo et la marche aux transports en commun en veillant à la création de places de stationnement sécurisé pour les vélos. La place des transports en commun étant plus faible, il serait nécessaire de l'adapter par du transport à la demande, des bus plus petits ou des voies de bus dynamiques. Ces investissements ne sont pas toujours viables économiquement et posent la question de la solidarité nationale, surtout en phase d'amorçage des lignes. Les besoins en mobilité gagneraient à être finement connus et le lancement d'une ligne devrait toujours s'accompagner d'une forte communication pour rassembler des usagers.

9. Dans tous les territoires, les outils économiques, tels les subventions, taxes, bonus à la conversion des véhicules ou à l'achat d'un véhicule peu émissif, peuvent être complétés par des incitations non économiques, telles que les nudges, qui sont des applications permettant de renseigner l'utilisateur sur l'impact de sa mobilité, et ainsi de réfléchir à la manière dont il se déplace.
