

**Conseil économique et social**

Distr. générale
11 août 2009
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe**Organisation mondiale de la santé
Bureau régional pour l'Europe****Réunion de haut niveau sur les transports,
la santé et l'environnement****Comité directeur du Programme paneuropéen sur les
transports, la santé et l'environnement****Septième session**

Genève, 22 et 23 octobre 2009

Point 6 de l'ordre du jour

Cadre institutionnel du PPE-TSE**Note du secrétariat****I. Introduction et mandat**

1. La troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Amsterdam, 22 et 23 janvier 2009) a adopté la Déclaration d'Amsterdam et a réaffirmé l'appui des États membres au Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE). En adoptant cette déclaration, les gouvernements ont confirmé le rôle et le mandat du Comité de direction du PPE-TSE et de son bureau et ont mis en place de nouveaux mécanismes pour la mise en œuvre des travaux du PPE-TSE au cours des cinq prochaines années (2009-2014). Le présent document présente la structure institutionnelle établie dans le cadre du PPE-TSE pour exécuter le plan de travail à l'aide de ces mécanismes et propose des lignes directrices sur le rôle du Comité de direction, du bureau et du secrétariat, tel que défini par la troisième Réunion de haut niveau. Il s'appuie sur le mandat initial confié au Comité de direction.

2. En particulier, les gouvernements sont convenus dans la Déclaration d'Amsterdam (ECE/AC.21/2009/2-EUR/09/5086385/2, annexe I, par. 9 à 14):

a) De confirmer les fonctions et le mandat du Comité de direction du PPE-TSE et de son bureau, et de les prier d'élaborer des propositions et de créer les mécanismes de mise en œuvre nouvellement convenus (c'est-à-dire les plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement, la «course de relais», et le Partenariat du PPE-TSE);

b) De prier la Commission économique pour l'Europe de l'ONU (CEE-ONU) et le bureau régional de l'OMS pour l'Europe (OMS/Europe) de continuer à assurer des services de secrétariat pour le PPE-TSE et de s'engager à continuer de les soutenir dans ces efforts;

- c) D'allouer les ressources financières ou en nature nécessaires pour assurer la mise en œuvre du plan de travail du PPE-TSE et de ses mécanismes d'exécution grâce à un système de contributions volontaires;
 - d) De suivre, grâce aux sessions annuelles du Comité de direction, les progrès accomplis dans la mise en œuvre du plan de travail du PPE-TSE, ainsi que des nouveaux mécanismes d'exécution;
 - e) De renforcer la collaboration entre le PPE-TSE et le Plan d'action pour l'environnement et la santé des enfants en Europe;
 - f) De réexaminer la question d'une convention-cadre sur les transports, l'environnement et la santé compte tenu de questions nouvelles qui surgissent;
 - g) De convoquer une quatrième Réunion de haut niveau, au plus tard en 2014, pour examiner les progrès accomplis dans la mise en œuvre du plan de travail du PPE-TSE et faire rapport à ce sujet, renouveler ou modifier les buts prioritaires du PPE-TSE et planifier les activités futures .
3. Le Comité de direction souhaitera peut-être, lors de la planification des sessions ultérieures et des travaux futurs du PPE-TSE, prendre en considération ces lignes directrices telles qu'elles sont présentées ci-dessous.

II. Rôle du Comité de direction

4. Le Comité de direction du PPE-TSE a été créé en 2002, à la suite de la deuxième Réunion de haut niveau sur les transports, l'environnement et la santé. Le mandat initial faisait du Comité de direction tripartite le principal organe de prise de décisions pour les activités conjointes de l'OMS et de la CEE relatives aux transports, à l'environnement et à la santé, chargé de fournir des conseils et des orientations stratégiques pour le PPE-TSE (ECE/AC.21/2002/5-EUR/00/502609/5, annexe I).
5. En 2003, le Comité de direction a adopté le règlement intérieur établissant son bureau tripartite, composé de 9 à 15 membres élus par le Comité, et définissant le rôle et les fonctions du secrétariat du PPE-TSE (ECE/AC.21/2003/6-EUR/03/5040828/6, annexe I). Le Comité a exercé ses activités de 2003 à 2009 conformément à ce mandat (voir l'annexe I) et à ce règlement intérieur.
6. Le Comité de direction souhaitera peut-être réviser son mandat initial afin de définir les moyens d'effectuer ces tâches de manière efficace conformément aux nouveaux buts prioritaires du PPE-TSE et aux nouveaux mécanismes d'exécution. Quelques propositions visant à donner un rôle plus actif au Comité de direction sont présentées ci-dessous.

A. Déroulement des sessions du Comité de direction (2010–2014)

7. Afin de superviser, suivre et mettre en œuvre le PPE-TSE de manière efficace, le Comité souhaitera peut-être également réexaminer ses méthodes de travail afin d'encourager la participation des États membres et des autres parties prenantes et de les associer plus activement à un débat sur les questions à prendre en considération sur le thème des transports, de la santé et de l'environnement.
8. À partir de 2010, le Comité pourrait envisager d'organiser un séminaire d'une demi-journée pour étudier certains sujets particuliers plus en détail. Au cours de la période 2010-2014, des discussions thématiques pourraient être consacrées chaque année à l'un des quatre buts prioritaires paneuropéens énoncés dans la Déclaration d'Amsterdam. Des représentants des milieux universitaires, des organisations non gouvernementales et

d'autres partenaires pourraient être invités à présenter leurs vues sur le thème choisi. De cette façon, les progrès accomplis au sujet de chacun des quatre buts prioritaires seront examinés et évalués par le Comité de direction pendant les quatre années qui précéderont la quatrième Réunion de haut niveau, en 2014.

9. Le présent document comprend une liste non exhaustive, établie par le bureau du PPE-TSE, des domaines d'action susceptibles d'intéresser les décideurs politiques (annexe II). Cette liste, qui fournirait une orientation aux discussions thématiques, pourrait être étoffée et développée au fil du temps.

B. Suivi des progrès accomplis

10. La Déclaration d'Amsterdam invite également les États membres à suivre, par l'intermédiaire du Comité de direction, les progrès accomplis dans la mise en œuvre du plan de travail et la réalisation des quatre buts prioritaires. Le Comité souhaitera peut-être élaborer des outils et des méthodes pour suivre les progrès réalisés dans les États membres en vue des buts énoncés dans la Déclaration d'Amsterdam. Cela pourrait nécessiter l'utilisation d'un formulaire ou d'un questionnaire à l'aide duquel seraient exposés les progrès accomplis par rapport aux buts retenus pour une année donnée, en fonction de critères prédéterminés de réussite et d'indicateurs de succès. Les expériences relatives à l'établissement de rapports de pays dans le cadre du Plan d'action pour l'environnement et la santé des enfants en Europe et de la Convention de la CEE sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance pourraient servir de base à cette activité. De cette façon, le Comité de direction pourrait être l'instance au sein de laquelle les États membres évalueraient les progrès accomplis sur la voie des buts prioritaires au niveau national.

III. Rôles du secrétariat et du système de centralisation des informations

11. La Déclaration d'Amsterdam souligne également la nécessité de fournir un appui continu à l'administration du PPE-TSE à l'aide d'un secrétariat conjoint composé de membres du personnel de la CEE-ONU à Genève et de l'OMS/Europe à Rome. L'équipe de la CEE se compose de membres du personnel de la Division des transports et de la Division de l'environnement, du logement et de l'aménagement du territoire et l'équipe de l'OMS de membres du personnel du Centre européen de l'environnement et de la santé. Un site Web commun est tenu à jour par la CEE et comprend un lien vers le site Web de l'OMS, qui décrit de manière détaillée certains aspects de la mise en œuvre du programme ayant trait à la santé.

12. Les services assurés par le secrétariat du PPE-TSE sont définis dans le règlement intérieur du Comité. Celui-ci souhaitera peut-être examiner s'il est nécessaire d'apporter d'autres améliorations aux travaux du secrétariat du PPE-TSE.

13. Le Comité souhaitera peut-être aussi examiner le rôle du système de centralisation des informations, qui fait partie de la structure institutionnelle du PPE-TSE en tant que centre de communication et de diffusion d'informations, de bonnes pratiques et d'orientations de politique générale (par exemple, la boîte à outils du PPE-TSE) auprès de tous les États membres de la CEE et de l'OMS/Europe.

IV. Autres dispositions institutionnelles au titre de la Déclaration d'Amsterdam

A. Renforcer la collaboration entre le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement et le Plan d'action pour l'environnement et la santé des enfants en Europe

14. Le PPE-TSE est l'un des processus qui contribuent à la mise en œuvre des engagements pris lors de la quatrième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé, qui a adopté le Plan d'action pour l'environnement et la santé des enfants en Europe. Le PPE-TSE contribue à la réalisation des buts prioritaires régionaux 2 (sur la prévention des traumatismes et l'activité physique) et 3 (sur la qualité de l'air). En prévision de la cinquième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé (Parme, Italie, 10 à 12 mars 2010), le PPE-TSE continuera à contribuer à la mise en œuvre des engagements pris au titre du Plan d'action pour l'environnement et la santé des enfants en Europe.

B. Attribution des ressources

15. La Déclaration d'Amsterdam vise à garantir que des fonds suffisants seront disponibles pour la mise en œuvre satisfaisante et efficace du plan de travail du PPE-TSE et l'exécution de projets destinés à aider les États membres à atteindre les quatre buts prioritaires énoncés dans la Déclaration. Le Comité examinera la question des ressources et des moyens propres à assurer au PPE-TSE un financement stable sur la base d'un document distinct (ECE/AC.21/SC/2009/5-EUR/09/5088363/5).

C. Convention-cadre sur les transports, la santé et l'environnement

16. La question de savoir si un accord multilatéral sur les transports, la santé et l'environnement aiderait les États membres à atteindre leurs objectifs intégrés dans ces trois secteurs est restée en suspens depuis la création du PPE-TSE. Lors de la deuxième Réunion de haut niveau sur les transports, l'environnement et la santé, les gouvernements ont évoqué la possibilité d'engager des négociations en vue d'une convention-cadre sur les transports, l'environnement et la santé, et ont examiné les questions juridiques qui se posent à ce sujet (ECE/AC.21/2002/4-EUR/02/5040828/4). Lors de ses sessions suivantes, le Comité de direction a examiné la question de l'adoption d'une convention-cadre. Jusqu'à présent, aucun consensus n'a été atteint.

17. Les auteurs de la Déclaration d'Amsterdam ont invité le Comité de direction à réexaminer cette question et à entreprendre d'autres travaux exploratoires, en particulier à la lumière des problèmes nouveaux qui se posent, tels que la crise économique mondiale. Le Comité de direction souhaitera peut-être réexaminer les avantages et les points forts d'un accord-cadre.

D. Organisation de la quatrième Réunion de haut niveau

18. Dans la Déclaration d'Amsterdam, les gouvernements sont invités à organiser, au plus tard en 2014, une quatrième Réunion de haut niveau afin d'examiner les progrès accomplis dans la mise en œuvre du plan de travail du PPE-TSE et d'établir un rapport à ce sujet, de renouveler ou modifier les buts prioritaires du PPE-TSE, et de planifier les activités futures. Le Comité de direction souhaitera peut-être décider si, comme les fois

précédentes, il constituera un bureau élargi chargé d'organiser la réunion, et fixera une date pour la mise en route des préparatifs (par exemple, la dixième session du Comité de direction en 2012).

Annexe I

Mandat du Comité de direction sur les transports, l'environnement et la santé

(Adopté par la deuxième Réunion de haut niveau sur les transports, l'environnement et la santé le 5 juillet 2002)

Le Comité de direction tripartite sera le principal organe de prise de décisions pour les activités de l'OMS/CEE-ONU dans le domaine des transports, de l'environnement et de la santé et sera chargé d'orienter la stratégie du programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement. En particulier, le Comité:

a) Encouragera et coordonnera l'application du programme paneuropéen, et assurera la coordination avec d'autres activités internationales de façon à éviter tout chevauchement;

b) Suivra les progrès réalisés en ce qui concerne l'application du programme, préparera les rapports d'évaluation à ce sujet, proposera de nouvelles priorités/mesures si nécessaire pour adoption par les États membres; identifiera les problèmes et proposera les mesures à prendre le cas échéant;

c) Assurera la liaison avec les organes subsidiaires principaux de la CEE-ONU, les organes de l'OMS ainsi qu'avec les organismes intergouvernementaux tels que le PNUE, l'OCDE, la CEMT, l'Union européenne et l'Initiative d'Europe centrale de même qu'avec des organisations non gouvernementales actives dans les domaines des transports, de l'environnement et de la santé et coopérera étroitement avec eux;

d) Facilitera la coordination intersectorielle et la coopération internationale entre institutions publiques et privées;

e) Constituera des groupes de travail, équipes spéciales et autres organes en fonction des besoins afin de mettre en œuvre les activités prévues par le programme;

f) Préparera des propositions en vue d'obtenir un financement pour des produits donnés, et veillera à ce que les produits soient obtenus dans les délais et répondent aux besoins;

g) Examinera et approuvera les nouvelles propositions de mesures à exécuter dans le cadre du programme;

h) Fera rapport au Comité régional de l'OMS pour l'Europe et à la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, sauf décision contraire;

i) Fournira des avis sur la nécessité de compléter les instruments existants ou d'adopter de nouveaux instruments de promotion de modes de transport viables du point de vue de la santé et de l'environnement;

j) Fera fonction d'instance pour la présentation d'activités au titre du plan d'action de la Charte et du programme commun d'action qui ne relèvent pas des priorités du programme.

Le Comité de direction adoptera ses décisions par consensus.

Annexe II

Recommandations adressées aux décideurs sur les domaines d'action à privilégier pour atteindre les buts d'Amsterdam

Remarque: Les recommandations ci-dessous ont été approuvées par le bureau élargi du PPE-TSE durant les préparatifs de la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement. Le Comité de direction souhaitera peut-être s'y référer en tant que liste non exhaustive d'exemples d'actions politiques qui pourraient être menées au niveau national. Cette liste pourra également servir à définir le rôle futur du Comité en tant qu'instance chargée: a) d'étudier des stratégies, des politiques et des mesures pour une mobilité durable et une approche politique intégrée dans le cadre, notamment, de tables rondes; et b) de suivre ou examiner les progrès accomplis dans les États membres en vue des quatre buts prioritaires de la Déclaration d'Amsterdam. Cette liste pourrait être étoffée et développée sur la base des mesures prises et des données d'expérience communiquées par les États membres dans le cadre des rapports qu'ils soumettent au Comité.

But prioritaire 1: Contribuer à un développement économique viable et stimuler la création d'emplois grâce à l'investissement dans des transports respectueux de l'environnement et de la santé en orientant les investissements vers la création d'infrastructures de transport qui favorisent la sécurité, l'environnement et la santé et ont le plus fort potentiel de création d'emplois, y compris le rail et le métro léger; de transports propres et efficaces, et de connexions intermodales efficaces; de dispositifs de sécurité en matière de transports routiers; et d'une infrastructure pour des transports actifs et respectueux de l'environnement

a) Encourager la collaboration internationale en vue de la mise en place de systèmes de transport de marchandises plus efficaces, en particulier pour ce qui concerne le transport intermodal et la gestion logistique; construire des centres logistiques avec des connexions aux réseaux ferroviaires; et promouvoir la réorientation modale du transport de marchandises de la route au rail;

b) Prendre en considération les besoins spécifiques des zones écologiquement sensibles dans l'élaboration des politiques des transports et des infrastructures, la planification régionale et les systèmes de tarification; et promouvoir les véhicules respectueux de l'environnement et les modes de transport tels que le fret ferroviaire et les transports publics;

c) Élaborer des mesures et des normes relatives à la planification écologiquement rationnelle et à la construction des infrastructures de transport, prévoyant par exemple de nouveaux types d'asphalte réduisant le niveau de bruit, des routes circulaires/périphériques, des carrefours sans croisement de voies, etc.;

d) Promouvoir des mécanismes de tarification et des instruments économiques appropriés tels que des taxes, des redevances sur les encombrements de la circulation et les routes, des subventions, des taxes sur les carburants et des régimes fiscaux particuliers, afin d'encourager des solutions de transport viables conformément au principe du pollueur-payeur et l'internalisation des coûts externes.

But prioritaire 2: Gérer une mobilité viable et favoriser un système de transport plus efficace en favorisant des systèmes de gestion de la mobilité pour les entreprises, les écoles, les activités de loisirs, les communautés et les villes, en sensibilisant aux choix en matière de mobilité grâce à une amélioration de la coordination entre la

planification de l'utilisation des sols et des transports et en favorisant l'utilisation de l'informatique

- a) Promouvoir les véhicules et les modes de transport propres et efficaces, notamment les transports publics et leurs connexions intermodales, et investir dans ceux-ci;
- b) Appuyer les politiques de gestion durable des espaces de stationnement et les systèmes de stationnement payants;
- c) Élaborer des programmes visant à promouvoir des plans de gestion de la mobilité pour les villes, les municipalités, les régions, les entreprises et les pouvoirs publics, les écoles, les universités et les jeunes, les loisirs et le tourisme;
- d) Encourager une planification urbaine intégrée prenant en compte les transports, la santé et l'environnement et minimisant les besoins de mobilité – par exemple, par le développement des centres-villes et la reconversion des friches industrielles comme alternative à l'étalement urbain, les régimes de télétravail, la promotion de l'utilisation mixte des sols (par exemple, espaces de vie, de travail, de loisirs), la priorité au vélo et à la marche, les politiques de parkings verts, les parkings en périphérie des villes donnant accès aux transports en commun, etc.;
- e) Encourager l'utilisation des systèmes de transport intelligents (ITS), notamment la télématique et d'autres mesures de gestion du trafic et les technologies de la communication et de l'information pour résoudre les problèmes d'encombrement et d'accessibilité.

But prioritaire 3: Réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit liés aux transports en soutenant une réorientation du parc de véhicules vers des véhicules à émissions faibles ou nulles et l'adoption de carburants utilisant des énergies renouvelables, en favorisant une réorientation vers des modes de transport propres, la mobilité recourant à l'électricité et la conduite écologique

- a) Promouvoir une utilisation efficace des voitures au moyen de campagnes d'écoconduite et du covoiturage;
- b) Mettre en place des zones urbaines environnementales, c'est-à-dire des zones situées dans le centre-ville où des réglementations spéciales s'appliquent au trafic automobile – par exemple l'interdiction de circulation des poids lourds ou des véhicules privés particulièrement polluants – afin de réduire l'impact environnemental dans ces zones;
- c) Concevoir, appliquer et évaluer des plans d'action pour la qualité de l'air, la surveillance, la gestion, la réduction et l'atténuation des émissions de gaz à effet de serre et du bruit, conformément aux engagements existants;
- d) Mettre en place et évaluer des incitations fiscales et non fiscales pour les véhicules et les carburants propres et la construction de véhicules respectueux de l'environnement, ainsi que les produits et processus d'entretien propres;
- e) Satisfaire aux normes EURO IV et V de la Commission européenne concernant les poids lourds;
- f) Soutenir et lancer des partenariats public-privé pour le développement durable, par exemple pour promouvoir les carburants et les véhicules propres et pour encourager les investissements dans l'usage du vélo et les transports publics;
- g) Promouvoir l'utilisation des carburants de substitution, notamment le gaz naturel méthane comprimé, afin de réduire les émissions de substances mutagènes et cancérigènes; et attirer l'attention des décideurs politiques sur le problème des émissions de

particules (PM) provenant de la combustion et de particules générées par l'abrasion des pneumatiques, des freins et des revêtements routiers.

But prioritaire 4: Favoriser des politiques et des mesures propices à des modes de transport sains et sûrs en concevant et en modernisant les zones urbaines et les établissements humains en vue d'améliorer les conditions d'une mobilité sûre et propice à l'activité physique, en particulier des infrastructures pour la marche et le cyclisme, des transports en commun efficaces et accessibles, notamment axés sur des groupes vulnérables tels que les enfants et les personnes à mobilité réduite

a) Encourager l'utilisation des évaluations d'impact sur la santé, des évaluations d'impact sur l'environnement et des évaluations stratégiques environnementales dans le cadre de la politique et de la planification des transports;

b) Élaborer et appliquer des mesures de prévention des accidents de la route, tels que l'application d'un taux maximal d'alcoolémie, l'introduction de systèmes de modération de la circulation et de limites de vitesse dans les zones urbaines résidentielles, les contrôles de vitesse sur les autoroutes, le port du casque, et l'appui à ces actions au moyen de campagnes de sécurité routière;

c) Améliorer la sécurité et les infrastructures visant à promouvoir l'usage du vélo, la marche et d'autres formes de transports non motorisés, et investir dans celles-ci; et promouvoir la mobilité reposant sur l'effort physique dans les activités de zonage urbain et de planification, les campagnes publiques et les activités de sensibilisation;

d) Garantir l'accès à la mobilité pour tous, notamment pour les groupes vulnérables (personnes âgées, enfants, personnes socialement défavorisées et groupes à faible revenu, handicapés et personnes à mobilité réduite);

e) Accorder de l'attention et consacrer des ressources à la conception et au développement d'établissements humains, de villes et de zones urbaines viables intégrant les besoins des groupes vulnérables aux stades de la planification et de la construction des infrastructures de transport, et mettant par exemple l'accent sur la création de villes adaptées aux enfants.
