



BUREAU RÉGIONAL DE L'

Organisation
mondiale de la Santé

Europe



Élaboration de plans nationaux d'action pour les transports, la santé et l'environnement

Manuel pas à pas destiné aux décideurs et planificateurs



Par Christian Schweizer, Francesca Racioppi et Leda Nemer

THE PEP

Transport, Health
and Environment
Pan-European Programme

UNITED
NATIONS

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

 World Health
Organization
REGIONAL OFFICE FOR
Europe



MINISTERIUM
FÜR EIN
LEBENSWERTES
ÖSTERREICH

 LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DES AFFAIRES SOCIALES ET DE LA SANTÉ
MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE
MINISTÈRE DÉLÉGUÉ AUX TRANSPORTS, À LA MER ET À LA PÊCHE



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Élaboration de plans nationaux d'action pour les transports, la santé et l'environnement

Manuel pas à pas destiné aux décideurs et planificateurs

Par Christian Schweizer, Francesca Racioppi et Leda Nemer

Résumé

Un plan national d'action pour les transports, la santé et l'environnement est un moyen essentiel de mettre en place des transports viables et sains dans un pays. Il permet de planifier et de mettre en œuvre, de manière globale et intersectorielle, des mesures relatives aux transports, à l'environnement et à la santé au niveau national. Il appelle également à agir dans tous les secteurs, action qui peut, en réduisant les inégalités de santé, contribuer à la réalisation de Santé 2020, la politique européenne de santé et de bien-être ; de la Déclaration de Parme sur l'environnement et la santé ; et du Plan d'action pour la mise en œuvre de la Stratégie européenne contre les maladies non transmissibles (prévention et lutte) 2012-2016. Le présent manuel a été conçu pour aider à élaborer un tel plan au niveau d'un pays. Il propose quatre phases : planification, élaboration, mise en œuvre et évaluation. Il ne donne pas de détails sur la façon d'établir les politiques ou stratégies générales requises pour assurer des transports viables et sains, activité qui précède habituellement l'élaboration de plans d'action. Il donne, en revanche, des conseils concrets pour chacune des phases et étapes, mettant en lumière les bonnes pratiques de la Région européenne.

Mots clés

ENVIRONMENT AND PUBLIC HEALTH
ENVIRONMENTAL HEALTH
NATIONAL HEALTH POLICY
POLICY MAKING
TRANSPORTATION
URBAN HEALTH

Les demandes concernant les publications du Bureau régional sont à adresser à :

Service des publications
Bureau régional de l'OMS pour l'Europe
UN City, Marmorvej 51
DK-2100 Copenhagen Ø, Danemark

Vous pouvez également remplir un formulaire de demande de documentation, d'informations sanitaires ou d'autorisation de reproduire/traduire sur le site Web du Bureau régional (<http://www.euro.who.int/PubRequest?language=French>).

ISBN 978 9 289 05050 0

© Organisation mondiale de la santé 2014

Tous droits réservés. Le Bureau régional de l'Europe de l'Organisation mondiale de la santé accueillera favorablement les demandes d'autorisation de reproduire ou de traduire ses publications, en partie ou intégralement.

Les appellations employées dans cette publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent, de la part de l'Organisation mondiale de la santé, aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, territoire, ville ou zone, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières ou limites. Les lignes en pointillé sur les cartes représentent des frontières approximatives dont le tracé peut ne pas avoir encore fait l'objet d'un accord définitif.

La mention d'entreprises et de produits commerciaux n'implique pas que ces entreprises et produits commerciaux sont agréés ou recommandés par l'Organisation mondiale de la santé, de préférence à d'autres, de nature similaire, qui ne sont pas mentionnés. Sauf erreur ou omission, une majuscule initiale indique qu'il s'agit d'un nom déposé.

L'Organisation mondiale de la santé a pris toutes les dispositions voulues pour vérifier les informations contenues dans la présente publication. Toutefois, le matériel publié est diffusé sans aucune garantie, expresse ou implicite. La responsabilité de l'interprétation et de l'utilisation dudit matériel incombe au lecteur. En aucun cas, l'Organisation mondiale de la santé ne saurait être tenue responsable des préjudices subis du fait de son utilisation. Les opinions exprimées par les auteurs, rédacteurs et groupes d'experts ne reflètent pas nécessairement les décisions de l'Organisation mondiale de la santé ou la politique arrêtée par cette dernière.

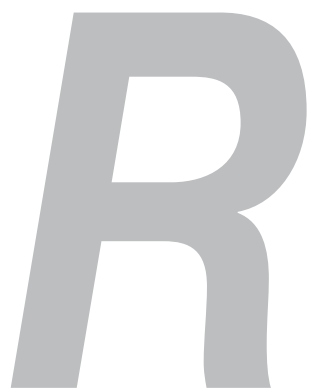
Photos : Fotolia.com

Mise en page : Lars Møller

Table des matières



Remerciements	iv
1 Introduction	1
1.1 Public cible	1
1.2 Comment utiliser le présent manuel	2
2 Le contexte	5
2.1 Vue d'ensemble des effets des transports sur l'environnement et la santé	5
2.2 Pourquoi est-il important d'élaborer un plan national d'action pour les transports, la santé et l'environnement ?	7
2.3 Qu'est-ce qu'un plan national d'action pour les transports, la santé et l'environnement ?	7
2.4 Le rôle des accords et des cadres internationaux et régionaux	9
3 Vers l'élaboration de plans nationaux d'action	13
3.1 Phase 1 : Planification	14
3.2 Phase 2 : Élaboration	24
3.3 Phase 3 : Mise en œuvre	37
3.4 Phase 4 : Suivi, évaluation et amélioration.....	41
4 Outils	43
4.1 Phase 1 : Planification	44
4.2 Phase 2 : Élaboration	46
4.3 Phase 3 : Mise en œuvre	47
4.4 Phase 4 : Suivi, évaluation et amélioration.....	48
5 Références	50
Annexe 1. Proposition de structure d'un plan national d'action pour les transports, la santé et l'environnement.....	56
Annexe 2. Études de cas par pays.....	57



Remerciements

La présente publication a été élaborée sous la direction du Bureau du Comité de direction du Programme paneuropéen pour les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) dans le cadre de la mise en œuvre de la Déclaration d'Amsterdam, adoptée en janvier 2009 à la Troisième réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement. Philip Insall (Sustrans, Bristol, Royaume-Uni), George Morris (Centre européen pour l'environnement et la santé humaine, École

de médecine de l'Université d'Exeter, Royaume-Uni), Nathalie Röbbel (consultante, Lyon, France), Dominic Stead (Faculté d'architecture et de l'environnement bâti, Université technologique de Delft, Pays-Bas) et les membres du Comité de direction du PPE-TSE ont revu le manuscrit.

L'Autriche, la France et la Suisse ont généreusement contribué à l'élaboration de cette publication.

Introduction

Lorsque des politiques générales de mise en place de transports viables et sains ont été définies dans un pays, la solution la plus efficace, pour les mettre en œuvre, est d'élaborer un plan national d'action pour les transports, la santé et l'environnement. En janvier 2009, à la Troisième réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, les États membres de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) et ceux de l'OMS qui relèvent de la Région européenne ont appelé, à l'article 6 de la Déclaration d'Amsterdam (1) adoptée à cette réunion, à élaborer des plans nationaux d'action pour les transports, la santé et l'environnement : « Les plans d'action pourraient être élaborés et mis en œuvre grâce à l'utilisation de mécanismes, de plans et de programmes existants dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement ou via des processus nationaux englobant ces trois secteurs ; les pays devraient concevoir les initiatives et les stratégies qui sont le mieux adaptées aux besoins de leurs citoyens et aux capacités de leurs administrations, en tenant compte des différentes situations socioéconomiques ; ce faisant, ils devraient tenir compte des incidences des transports sur la santé et l'environnement, accroître l'efficacité des transports, et fixer des objectifs et des calendriers de mise en œuvre ; le Comité de direction du PPE-TSE, en coopération avec le secrétariat du PPE-TSE, devrait mettre au point des recommandations pour faciliter l'élaboration des plans d'action ».

La nécessité d'un manuel pas à pas découle de demandes faites par les États membres

pour qu'on les aide à mettre en œuvre et à coordonner l'élaboration de plans d'action en faisant usage des mécanismes, plans et programmes existants.

La Déclaration de Parme sur l'environnement et la santé dans la Région européenne de l'OMS, adoptée par la Cinquième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé (Parme, mars 2010), souligne également l'importance de disposer de mécanismes d'exécution nationaux. Elle appelle spécifiquement à collaborer avec « ... les autorités locales, régionales et nationales pour préconiser des actions visant à lutter contre les effets indésirables de l'expansion désordonnée de l'espace urbain sur les plans socioéconomique, sanitaire et environnemental » (2). Le Plan d'action pour la mise en œuvre de la Stratégie européenne contre les maladies non transmissibles (prévention et lutte) 2012-2016 considère l'élaboration de plans d'action pour les transports, la santé et l'environnement comme l'un des moyens d'appuyer l'établissement de liens intersectoriels entre l'action menée contre les maladies non transmissibles et celle menée pour l'environnement et l'éducation en général. Ces plans constituent également un outil pragmatique qui aide, par une approche pangouvernementale, à améliorer et à maintenir la santé préconisée par la Santé du 2020, la politique européenne de la santé et du bien-être.

1.1 Public cible

Le présent manuel vise à aider les décideurs et les planificateurs de la Région européenne à élaborer des plans nationaux

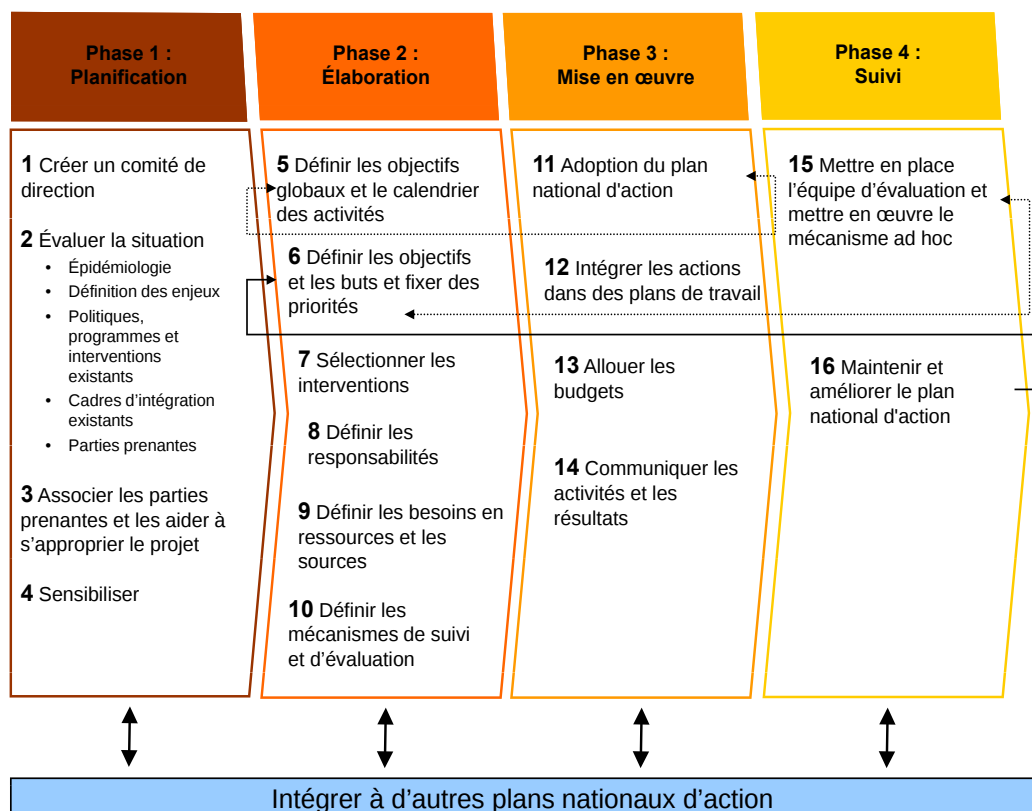
d'action pour les transports, la santé et l'environnement. Il s'adresse principalement aux représentants des ministères et des autorités infranationales et locales concernés par les transports terrestres et leur influence sur la santé et l'environnement. Il vise, en particulier, les ministères et les autorités chargés de la santé, de l'environnement, des transports, de l'intérieur, de la consommation, de l'éducation, des finances et de l'aménagement du territoire. Il propose, enfin, des informations qui pourraient être utiles aux organisations non gouvernementales, aux universitaires, aux organisations internationales et aux responsables et décideurs en santé publique.

1.2 Comment utiliser le présent manuel

Le manuel montre que l'on peut élaborer un plan d'action de différentes manières, y compris par l'intégration à des plans ou des stratégies existants. Il s'appuie sur les travaux menés précédemment dans le cadre de l'élaboration de plans nationaux d'action sur l'environnement et la santé

et vise à montrer comment utiliser de manière rationnelle les mécanismes, plans et programmes existants. Il comprend des études de cas concernant la mise en œuvre, dans les pays, de programmes existants et de projets de démonstration afin d'illustrer différentes étapes. Il propose d'élaborer les plans d'action en quatre phases : planification, élaboration, mise en œuvre et évaluation. Cependant, il ne donne pas de détails sur la façon d'établir les politiques ou stratégies générales requises pour assurer des transports viables et sains, activité qui précède habituellement l'élaboration de plans d'action. Il donne, en revanche, des conseils concrets pour chacune des phases et étapes, mettant en lumière les bonnes pratiques de la Région européenne. Les phases et les étapes ne sont pas conçues comme un ensemble précis d'instructions à appliquer dans toutes les situations. Elles sont, au contraire, une suite d'actions proposées, une liste de contrôle idéale qu'on pourra utiliser comme référence à mesure qu'on procédera, en s'aidant d'outils qu'il faudra adapter au contexte national.

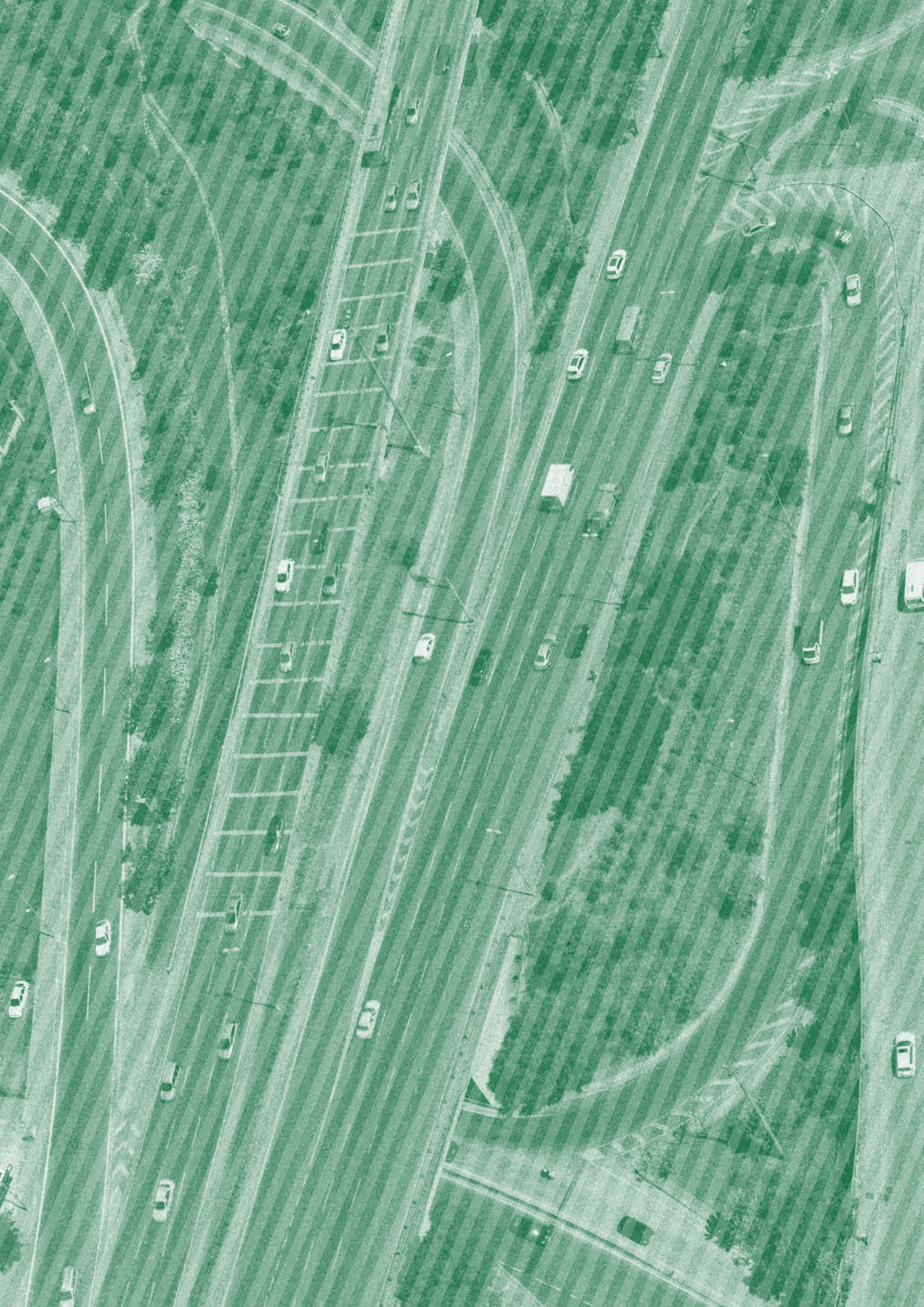
Figure 1. Les 16 étapes de l'élaboration d'un plan national d'action pour les transports, la santé et l'environnement



La rédaction du plan d'action s'effectue principalement dans la phase 2 (élaboration). Chacune des quatre phases peut être décomposée en une série d'étapes plus spécifiques, résumées à la figure 1 et expliquées plus en détail au chapitre 3. Les étapes n'ont, pour la plupart, pas besoin d'être mises en œuvre l'une après l'autre ; elles peuvent et, parfois, doivent l'être simultanément. Il faudra, pour la plupart, les adapter au contexte national. Elles peuvent être mises en œuvre parallèlement ou consécutivement en fonction des circonstances. Le texte note, cependant, les cas dans lesquels certaines dimensions, activités et considérations sont jugées essentielles au succès d'un plan d'action et ne doivent pas être négligées.

Le chapitre 2 du présent manuel définit ce que sont des plans nationaux d'action pour les transports, la santé et l'environnement, mettant en avant les avantages qu'ils présentent et l'appui que peuvent apporter les cadres et accords internationaux et régionaux. Le chapitre 3 décrit dans le détail les quatre phases de l'élaboration d'un plan et les étapes qui peuvent suivre. Tout au long du manuel, des études de cas, assorties de liens vers des informations plus détaillées, illustrent chaque étape. Le manuel se conclut par le chapitre 4, qui présente des outils et des recours précieux que l'on pourra utiliser lors des différentes phases de l'élaboration d'un plan.





Le contexte

2.1 Vue d'ensemble des effets des transports sur l'environnement et la santé

Les transports jouent un rôle important dans la vie des gens, qu'il s'agisse de l'accès à l'emploi, aux services, à l'éducation et aux loisirs, de l'appui à la croissance ou de leur capacité à affecter l'environnement et la santé. Dans l'Europe d'aujourd'hui, les voitures, poids lourds et motos sont les principaux moyens de transport routier. La croissance rapide de ce mode de transport a affecté la santé et l'environnement par les embouteillages, les accidents de voiture, la pollution de l'air et le bruit. Elle a favorisé des modes de vie sédentaires, en particulier dans les zones urbaines, et les émissions de gaz à effet de serre. En 2008, dans l'Union européenne (UE) plus la Norvège et la Suisse, le coût externe total des transports était estimé à plus de 500 milliards d'euros par an, soit 4 % du produit intérieur brut (PIB) total, qui, à cette date, était, dans l'Europe des 27, d'environ 12 500 milliards d'euros. Les coûts sont imputables à 77 % au transport de passagers et à 23 % au fret. À ces coûts, il faut ajouter celui, annuel, des embouteillages, dont le montant s'élève entre 146 et 243 milliards d'euros (retards), ce qui représente 1 à 2 % du PIB (3). Il faudrait, à propos des transports routiers, se pencher sur les pressions suivantes qu'ils exercent en Europe.

- Dans les 32 pays membres de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), la longueur de **l'infrastructure routière** a augmenté de 36 % entre 1990 et 2005, tandis que celle des chemins de fer a diminué de 10 % (4). L'utilisation des routes continue d'augmenter, avec de plus en plus de kilomètres-voitures et de kilomètres-tonnes parcourus chaque année, ce qui exerce une pression sur l'infrastructure routière et la consommation de terres.
- La pression croissante qui s'exerce sur l'infrastructure routière requiert d'améliorer **l'efficacité des systèmes de transport** si l'on veut réduire les embouteillages.
- Dans la Région européenne, 43 % des personnes qui **meurent sur la route** sont des usagers vulnérables (27 % de piétons, 12 % d'utilisateurs de deux- et trois roues motorisés et 4 % de cyclistes) et 50 % sont des occupants de la voiture (5).
- Les transports routiers sont une importante source de **pollution de l'air**. En Europe, l'exposition aux particules est estimée provoquer une perte moyenne de 9 mois d'espérance de vie (6).
- On estime que le **manque d'activité physique** contribue à environ 900 000 décès par an dans la Région européenne, où 20 à 30 % des adultes sont estimés obèses. La marche et le cyclisme peuvent aider à intégrer l'activité physique dans la vie quotidienne (7).
- Jusqu'à 1,6 million d'années de vie en bonne santé perdues chaque année en raison du **bruit** des transports dans les villes de l'UE (8).



- Regardant le **changement climatique** dans l'UE, les transports routiers sont responsables d'environ 20 % des émissions de CO₂, principal gaz à effet de serre (9).
- Regardant les **effets sur la nature et le paysage**, une évaluation de l'occupation des terres dans 21 pays européens réalisée par l'AEE a montré que les terres utilisées par l'infrastructure de transport

Figure 2. Effets de transports non viables sur la santé et l'environnement



Les nombreux effets de transports non viables (12,13)

- Qualité de l'air : les émissions des véhicules nuisent à la santé humaine et à l'environnement
- Bruit et vibrations : le bruit affecte la productivité et la santé
- Accidents : dans le monde, chaque année, 1,2 million de vies sont perdues en raison d'accidents de la route
- Changement climatique mondial : les véhicules sont responsables de près de 25 % des émissions de CO₂ d'origine fossile
- Élimination des déchets : la mise au rebut de véhicules et de pièces de véhicules contribue au problème des décharges
- Embouteillages : le temps perdu dans les embouteillages affecte la productivité globale
- Sécurité énergétique : la dépendance des transports à l'égard du pétrole affecte la sécurité nationale
- Balance des paiements énergétiques : l'Europe est aujourd'hui un importateur net de combustibles fossiles, à hauteur de 388 milliards d'euros par an en 2011 (plus d'un milliard d'euros par jour)
- Efficacité économique : l'argent dépensé pour la voiture réduit le capital pour d'autres investissements
- Obstacle : les routes séparent les communautés et inhibent les interactions sociales
- Intrusion visuelle : les voitures, routes et aires de stationnement nuisent à la beauté d'une ville
- Perte d'espace de vie : les routes et les aires de stationnement consomment d'importants volumes d'espace urbain

couvraient, en 2000-2006, 7,1 % de la surface occupée, soit plus de deux fois les 3 % enregistrés en 1990-2000 (10).

Ces effets sont liés et une approche globale s'impose (fig. 2). Par exemple, en mettant l'accent sur le développement de la marche et du cyclisme sans tenir compte de la sécurité de l'environnement, on risquerait d'accroître le nombre de blessures. Dans le cas de l'utilisation du diesel, qui peut influencer de manière positive sur les émissions de gaz à effet, on obtient, si les voitures ne sont pas équipées de filtres appropriés, une augmentation des émissions de particules fines, connues pour être dangereuses pour la santé (11).

2.2 Pourquoi est-il important d'élaborer un plan national d'action pour les transports, la santé et l'environnement ?

Pour résoudre les problèmes d'environnement et de santé liés aux transports, il faut impérativement intégrer les transports, la santé et l'environnement dans une optique de mobilité viable et saine. Cette intégration doit être horizontale, couvrant tous les secteurs (ministères et autorités publiques), et verticale, couvrant les différents niveaux de gouvernement.

Les plans d'action sont importants pour intégrer les activités de trois secteurs : transports, santé et environnement. Cela se fait de deux façons : 1) par l'étroite coopération que requiert l'élaboration de plans ; 2) par les actions spécifiques prévues dans le plan pour établir et institutionnaliser l'intégration des secteurs.

Bien qu'une intégration des politiques de transport, de santé et d'environnement ait eu lieu au niveau européen, les progrès ont été lents. Sauf dans quelques pays, les organes administratifs tendent souvent à travailler de façon indépendante et fragmentée, avec des mandats assez restreints et des processus de prise de décisions qui se soldent par une concurrence pour les ressources.

L'intégration des politiques présente plusieurs avantages qui, souvent, ne sont pas évidents. Par exemple, en intégrant des secteurs pour planifier la mobilité, on peut (14) :

- réduire les doubles emplois ;
- améliorer la cohérence entre les secteurs et les différents niveaux de gouvernement ;
- améliorer la réalisation des buts et des objectifs ;
- se concentrer davantage sur les objectifs globaux du gouvernement, l'aidant ainsi dans sa fonction d'orientation ;
- promouvoir des solutions gagnant-gagnant entre les secteurs ;
- mieux faire comprendre les effets des activités sur d'autres secteurs ;
- aider à surmonter les contraintes financières.

2.3 Qu'est-ce qu'un plan national d'action pour les transports, la santé et l'environnement ?

Les plans nationaux d'action pour les transports, la santé et l'environnement sont un moyen global, holistique et intersectoriel de planifier et de mettre en œuvre des mesures relatives aux transports, à l'environnement et à la santé au niveau national. Ce ne sont pas seulement des plans : ils peuvent être convertis en activités permanentes. En définitive, un plan national d'action consiste à élaborer, adopter, mettre en œuvre et évaluer des mesures intégrées. Bien qu'ils puissent exister de manière autonome, il faut également que les plans d'action s'intègrent dans un cadre de politiques et de stratégies (transports publics et utilisation des terres, par exemple).

Le présent manuel a adopté la définition suivante :

Les plans nationaux d'action pour les transports, la santé et l'environnement énoncent, dans les grandes lignes, les buts, objectifs, priorités, mécanismes de coordination, rôles et responsabilités, calendriers et budgets ainsi que des orientations concernant la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation d'activités visant la mise en place de transports viables et sains dans un pays.

Un tel plan est vivement recommandé car il :

- constitue un moyen de rassembler tous les acteurs nationaux concernés autour de la table pour aborder des questions complexes de transport, de santé et d'environnement, définir des mesures, attribuer les responsabilités et créer ainsi des situations gagnant-gagnant grâce à une approche multipartite, dimension commerciale comprise ;
- se lie à d'autres stratégies et priorités nationales, mettant en lumière les conflits potentiels et les divergences d'objectifs, le but étant de réduire le risque de duplication des efforts ;
- s'aligne sur les engagements internationaux pris par les États et est une pierre angulaire de la mise en œuvre des activités au niveau des pays ;
- est transparent et est, par conséquent, relativement facile à communiquer et à mettre en œuvre ;
- est l'un des principaux piliers de l'action que les pays mènent à l'appui du développement durable et d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- contribue à améliorer la santé de la population et la qualité de vie, tout en répondant aux besoins d'accessibilité ;
- intègre des activités axées sur l'offre (infrastructure de transport) et sur la demande (mobilité) dans une approche cohérente ;
- peut aider à mobiliser des fonds pour des projets, créer des emplois, attirer l'investissement et encourager l'innovation sociale et commerciale ;
- offre un moyen d'investir des fonds publics dans les transports ;
- favorise une approche « au-delà de la mobilité » qui dépasse les seuls transports, envisage un aspect économique important, à savoir les économies réalisées grâce à l'amélioration de la santé par la réduction de la morbidité et de la mortalité, et contribue à créer des emplois verts, qui ont des effets sociaux et sanitaires bénéfiques, y compris une réduction des inégalités de santé.

2.4 Le rôle des accords et des cadres internationaux et régionaux

Des déclarations et des cadres internationaux tels que la Déclaration d'Amsterdam ou la Déclaration de Parme sur l'environnement et la santé peuvent considérablement aider les pays à rendre les transports viables pour l'environnement et la santé. Ces documents de consensus peuvent être considérés comme des documents d'orientation. En y adhérant, les pays démontrent leur volonté de souscrire à plusieurs principes et normes. Le tableau 1 recense un certain nombre de documents et d'instruments juridiques internationaux et régionaux qui touchent aux transports, à la santé et à l'environnement. Bien que non exhaustive, cette liste reflète l'éventail de documents que l'on peut utiliser pour guider l'élaboration d'un plan national d'action.

La Déclaration d'Amsterdam, adoptée à la Troisième réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (1), appelle tous les États membres à utiliser



Tableau 1. Sélection de documents et d'instruments juridiques internationaux et régionaux qui touchent aux transports, à la santé et à l'environnement

Champ d'application	Documents d'orientation	Instruments juridiques
International	<i>Déclarations et résolutions</i> - Stratégie mondiale sur l'alimentation, l'activité physique et la santé. Organisation mondiale de la santé, 2004 (15) - Lignes directrices de l'OMS sur la qualité de l'air, 2006 (16) - Objectifs du Millénaire pour le développement (Nations Unies) (17) - Résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies sur la sécurité routière, 2010 (18)	<i>Traités et conventions</i> - Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques 1992 (26) - Convention des Nations Unies sur la circulation routière, version consolidée 2006 (27) - Convention des Nations Unies sur la circulation routière, 1968 (28) - Convention sur la signalisation routière, 1968 (29) - Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues, 1998 (30) - Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles, 1997 (31)
Régional	<i>Déclarations et résolutions</i> - Protocole d'évaluation environnementale stratégique, Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, 2003 (19) - Déclaration de Parme sur l'environnement et la santé, 2010 (2) - Déclaration d'Amsterdam sur les transports, la santé et l'environnement, 2009 (1) - Recommandation du Conseil européen sur la prévention des blessures et la promotion de la sécurité, 2007 (20) - Charte sur les transports, l'environnement et la santé, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, 1999 (21) <i>A strategic framework for air quality management in Asia</i>, 2004 (22) - Charte européenne des droits du piéton. Parlement européen, 1988 (23) - Résolution de Harare sur la prévention et le contrôle de la pollution atmosphérique régionale en Afrique australe et ses effets transfrontières probables, Pollution atmosphérique régionale dans les pays en développement (RAPIDS) (24) <i>Santé 2020 : une stratégie et un cadre politique européens pour le XXI^e siècle</i>, 2010 (25)	<i>Traités et conventions</i> - Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, 1979 (32) - Convention de la CEE-ONU sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, 1998 (33) - Convention d'Espoo sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, 1991 (34) - Convention des Carpates, 2003 (35) - Protocole à la Convention alpine relatif aux transports, 2006 (36) - Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, 1957 (37) <i>Législation multinationale</i> - Directive de l'UE sur la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (38) - Directive de l'UE sur la promotion des véhicules propres et du transport routier à haut rendement énergétique, 2009 (39) - Règlement de l'UE sur les normes de performance d'émissions pour les voitures particulières, 2009 (40)

des plans nationaux d'action comme principal moyen d'atteindre ses quatre objectifs prioritaires (encadré 1). Ceux-ci ont été réaffirmés dans la Déclaration de Paris, adoptée à la Quatrième réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (2014).

La Déclaration de Parme sur l'environnement et la santé (2) souligne en

particulier l'importance des transports pour la santé et l'environnement dans la Région européenne, y voyant l'un des principaux défis à relever pour réduire l'incidence des maladies non transmissibles. Elle souligne en outre la nécessité d'intégrer la santé et l'environnement dans la planification des transports et de la mobilité (y compris l'infrastructure). En abordant les questions de santé et d'environnement liées aux

Encadré 1. Objectifs prioritaires de la Déclaration d'Amsterdam (1)

- **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.
- **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.
- **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 transports propres, la mobilité recourant à l'électricité et la conduite écologique.
- **But prioritaire 4 : favoriser des politiques et des mesures propices à des modes de transports 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 à pied et le cyclisme, des transports en communs efficaces et accessibles, notamment axés sur des groupes vulnérables tels que les enfants et les personnes à mobilité réduite.

transports par des plans nationaux d'action, on s'offre une excellente occasion de mettre en œuvre la Déclaration de Parme. Cela tient au fait que ces plans permettent d'atteindre trois des quatre objectifs prioritaires régionaux de santé des enfants fixés dans le cadre du processus européen Environnement et santé et confirmés à Parme. Ce sont, plus précisément, l'objectif prioritaire régional 2, qui invite à combattre « l'obésité et les blessures par des environnements sûrs, l'activité physique et une alimentation saine », l'objectif prioritaire régional 3, qui vise « la prévention des maladies par une meilleure

qualité de l'air extérieur et intérieur », et l'objectif prioritaire régional 4, qui vise « la prévention des maladies découlant des environnements chimique, biologique et physique » (y compris le bruit). La Déclaration de Parme se réfère directement aux engagements correspondants de la Déclaration d'Amsterdam. Les plans nationaux d'action contribuent également à promouvoir la collaboration intersectorielle et la réduction des inégalités de santé, contribuant ainsi à Santé 2020, la nouvelle politique européenne de la santé et du bien-être (encadré 2).

Encadré 2. Santé 2020

Santé 2020 (25) est la nouvelle politique-cadre européenne de la santé. Elle vise à aider les gouvernements et la société à « améliorer de manière significative la santé et le bien-être des populations, réduire les inégalités de santé, renforcer la santé publique et mettre en place des systèmes de santé universels, équitables, durables, de qualité et axés sur la personne ».

Santé 2020 se fonde sur les valeurs inscrites dans la Constitution de l'OMS, à savoir la possession du meilleur état de santé qu'il soit possible d'atteindre en tant que droit fondamental de tout être humain. Elle considère également la santé comme une ressource qui permet à chacun de réaliser son potentiel et de contribuer au développement global de la société. En un mot, une mauvaise santé ruine le potentiel, crée le désespoir et draine les ressources de tous les secteurs de la société. Cette nouvelle politique permet aux décideurs d'affronter plus efficacement les défis sociaux, démographiques, épidémiologiques et financiers en redéfinissant les priorités, en suscitant l'action dans d'autres secteurs et en adoptant de nouvelles approches pour ce qui est d'organiser le secteur de la santé avec d'autres partenaires.

Les deux principaux objectifs stratégiques de Santé 2020 sont : i) améliorer la santé pour tous et lutter contre les inégalités sur le plan sanitaire ; et ii) améliorer le leadership et la gouvernance participative pour la santé.

L'amélioration de la santé ne pouvant pas dépendre du seul secteur de la santé, Santé 2020 appelle à adopter des approches pansociétales et pangouvernementales associant tout un éventail de parties à tous les niveaux. Elle vise également l'équité, suggérant de nouveaux moyens d'identifier les importantes lacunes de santé et de concentrer l'action individuelle et collective sur les moyens de les réduire.





Vers l'élaboration de plans nationaux d'action

Les quatre phases d'un plan national d'action (planification, élaboration, mise en œuvre et évaluation) sont subdivisées en 16 étapes jugées importantes pour sa mise en place (fig. 1). Ces 16 étapes forment un processus itératif d'amélioration continue qui est souvent intégré dans les plans ou les stratégies existants. Il ne faut pas partir du principe qu'il faudra nécessairement les aborder dans un ordre rigide. Comme cela a été dit précédemment, les étapes peuvent être engagées parallèlement ou consécutivement en fonction des circonstances. Dans la pratique, dans des pays au contexte spécifique, certaines étapes pourront ne pas être requises ou pourront être combinées avec d'autres. Certains pays pourront choisir d'engager plusieurs étapes parallèlement. Dans d'autres, des étapes supplémentaires seront requises. Il faudra faire preuve de souplesse et reconnaître que ce sont les circonstances locales qui dicteront la voie à suivre. En ce sens, ce manuel sera également utile aux pays qui ont déjà un plan d'action, mais souhaitent l'améliorer et le renforcer. Tout

au long de l'ouvrage, le lecteur rencontrera des exemples de bonnes pratiques qui illustrent les différentes façons dont les pays ont abordé chaque phase du processus.

Bien qu'il soit préférable d'élaborer des plans d'action nationaux garantissant l'impact le plus large possible, certains pays pourront choisir de limiter la portée de leur premier plan au niveau infranational. Néanmoins, les étapes de base décrites ci-dessous s'appliqueront toujours, même si les questions de transport, d'environnement et de santé rencontrées pourront différer, de même que l'ampleur des interventions. En outre, s'il doit y avoir plusieurs plans infranationaux menés dans un pays, il faudra les coordonner pour éviter toute duplication des efforts et créer une synergie bénéfique sur les questions de priorité nationale. Enfin, les plans infranationaux sont susceptibles d'évoluer en plans nationaux.

En plus des étapes décrites ci-dessous, il faudra accorder une attention particulière à une étape transversale

Encadré 3. Étape transversale : lien avec les stratégies et plans nationaux existants

Il existe plusieurs façons d'élaborer et de mettre en œuvre un plan national d'action pour les transports, la santé et l'environnement. Le plan peut être soit intégré dans une stratégie ou des plans nationaux existants, en introduisant des interventions liées aux transports dans un plan national environnement et santé existant, soit élaboré sous la forme d'un plan autonome. Il est indiqué d'étudier rapidement l'endroit où le plan pourra être inclus dans le cadre national. La façon dont il faudra l'élaborer et l'intégrer dépendra principalement des conditions locales. Dans la plupart des 16 étapes, il faudra se demander comment l'on pourra intégrer et lier, aux différentes phases de l'élaboration et de la mise en œuvre, les activités aux plans et politiques en cours.

Encadré 4. Bonnes pratiques : liens avec les stratégies et plans nationaux existants

Norvège

Bien que la Norvège ne dispose pas d'un plan national d'action pour les transports, la santé et l'environnement, ces questions sont intégrées dans le Plan national relatif aux transports 2014-2023 (41), qui vise à fournir un système efficace, accessible, sûr et écologique qui réponde aux besoins de la société et favorise le développement régional. Ce plan comprend, dans sa proposition de planification pour 2014-2023, une stratégie nationale de cyclisme et une nouvelle stratégie nationale de marche. Un livre blanc sur les stratégies de santé publique (2012-2014), qui souligne l'importance de mener un travail intersectoriel sur l'activité physique et sur des systèmes de transport plus respectueux de l'environnement et plus sains, y compris des quartiers piétonniers, apporte un soutien supplémentaire. Dans le cadre de ce plan, les transports publics seront renforcés dans les grands centres urbains dans la mesure nécessaire pour faire en sorte que la croissance du transport de passagers en milieu urbain puisse être absorbée par les transports en commun, le cyclisme et la marche. De nouveaux accords sur l'environnement urbain, qui suivront une approche plus globale de la politique urbaine, associeront le gouvernement, les autorités locales et les municipalités à des négociations dont le but sera d'atteindre les objectifs communs et d'organiser la collaboration entre autorités centrales et locales.

Allemagne

Le plan national d'action pour les transports, la santé et l'environnement est mis en œuvre aux niveaux national et infranational, et le Plan national pour le cyclisme 2020 (42) considère « le cyclisme comme un système ». Il considère que l'infrastructure cyclable n'est pas suffisante pour accroître le nombre de cyclistes et prévoit des mesures de communication et de service ainsi qu'un aménagement du territoire pour tous les modes de transport. L'Allemagne se situant déjà dans le tiers supérieur des pays européens en termes d'utilisation du vélo, le Plan 2020 vise à exploiter davantage le potentiel inhérent à cette pratique. Le Plan énonce des principes de base pour ce qui est de soutenir le cyclisme sur le long terme, y compris l'e-mobilité dans le cyclisme, les problèmes de capacité des villes et les problèmes que rencontrent les « débutants », les « grimpeurs » et les « champions ». Il va au-delà de la promotion du cyclisme, visant à renforcer l'« écomobilité » en promouvant les transports locaux, la marche et le vélo. Il recense également neuf domaines dans lesquels il faudrait agir pour faire évoluer le cyclisme et décrit les mesures que devraient prendre le Gouvernement fédéral, les États fédérés et les collectivités locales, chacun dans son propre domaine de compétence.

clé qui souligne l'importance d'établir un lien avec les stratégies et plans nationaux existants (encadrés 3 et 4).

3.1 Phase 1 : Planification

La planification d'un plan d'action comprend quatre étapes principales : la création d'un comité de direction doté d'un solide sens du leadership et de l'engagement politique, l'évaluation de la situation, l'association de tous les acteurs concernés et la

sensibilisation aux problèmes qui se posent. Ces quatre étapes constituent la première phase du processus d'élaboration d'un plan d'action et peuvent être entreprises soit consécutivement, soit parallèlement, en fonction des circonstances du pays. Dans la pratique, plusieurs activités pourront très se dérouler en tandem. En évaluant la situation, par exemple, on pourra très souvent accroître simultanément la sensibilisation et l'intérêt du monde politique.

3.1.1 Étape 1 : Créer un comité de direction doté d'un solide leadership

Plusieurs événements peuvent déclencher l'élaboration d'un plan national d'action. Dans certains cas, c'est la direction du pays qui décide d'engager le processus ; dans d'autres, c'est un organisme public ou un groupe de personnes motivées qui prend l'initiative. En général, la première chose à faire est de créer, pour gérer le processus, un comité de direction. Pour que le plan dépasse les intérêts d'un secteur particulier, il faut associer d'emblée les ministères de la santé, de l'environnement et des transports. En fonction des préférences du pays, le comité pourra choisir de diriger la mise en œuvre et l'évaluation, poursuivant au-delà de l'élaboration et de l'adoption du plan. Dans d'autres cas, son mandat pourra être de courte durée. Même si le comité cesse d'exister après l'adoption du plan, sa création et son action devront être considérées comme une réalisation importante en soi, car elles auront montré que les trois secteurs ont réussi à collaborer à la concrétisation d'un but commun. La coordination du processus présente des difficultés considérables, la fonction principale de la direction étant de coordonner l'apport des personnes concernées. Par conséquent, il sera utile d'identifier un organisme chef de file, d'obtenir l'engagement du monde politique, d'assurer l'intégration des trois secteurs et de définir clairement les rôles (encadré 5).

3.1.2 Étape 2 : Évaluer la situation des transports, de la santé et de l'environnement et définir les enjeux

Pour formuler un plan d'action efficace, il faut bien comprendre l'ampleur des effets que les transports ont sur l'environnement et la santé, et avoir une connaissance raisonnable des politiques, lois, règlements et plans d'action existants ainsi qu'une bonne idée des interventions possibles et des partenaires appropriés. Il importe au plus haut point d'identifier d'emblée les acteurs potentiels les plus importants, en particulier dans les trois secteurs concernés. Il est recommandé

d'analyser la situation en détail, notamment chacun des aspects suivants :

- évaluation épidémiologique de l'environnement et des effets des transports sur la santé ;
- définition des enjeux pour faciliter la création d'un large consensus sur les facteurs d'un problème et la façon dont ils interagissent ;
- évaluation des politiques, programmes, interventions, outils et plans d'action mis en œuvre pour mettre en place des transports viables et sains ;
- évaluation du cadre d'intégration de l'environnement et de la santé dans les politiques de transport ;
- analyse et inventaire des parties prenantes pour comprendre qui solliciter.

Lorsque le gouvernement décide d'élaborer un plan national d'action, il faut créer le comité intersectoriel de direction mentionné plus haut pour préparer l'analyse de la situation des transports, de la santé et de l'environnement dans le pays. Cette analyse peut également s'étendre aux secteurs économiques et porter sur des questions horizontales telles que la législation, les systèmes d'information, la participation du public et les institutions concernées par l'interface environnement/santé humaine.

Les résultats de l'évaluation détermineront la portée et l'orientation générale du plan d'action. Ils seront également un préalable à la phase 2 du processus d'élaboration (définition du contenu du plan d'action en termes de buts, d'objectifs et d'actions prioritaires).

Bien que les quatre composantes de l'évaluation soient importantes, il ne faut pas, pour recueillir suffisamment d'informations, consommer trop de ressources et de temps. Avant toute nouvelle collecte onéreuse de données, il est donc conseillé d'examiner toutes les sources d'information disponibles

Encadré 5. Bonnes pratiques : création d'un comité de direction doté d'un solide leadership

Serbie

Le Gouvernement serbe a créé, en septembre 2011, la Coordination nationale de la sécurité routière, qui est chargée de lancer et de suivre des activités préventives et autres. Cet organe joue également un rôle dans l'orientation et l'harmonisation des activités liées à la réduction du nombre d'accidents et de leurs conséquences, et suit la mise en œuvre de la Stratégie nationale de sécurité routière. Il est représenté par sept ministères et compte sept groupes de travail différents. Ces groupes sont contrôlés par un comité, qui relève de la Coordination, celle-ci rendant compte deux fois par an au gouvernement. À ce jour, la Coordination a associé les groupes de travail à l'élaboration de la Stratégie nationale de sécurité routière et du Plan national correspondant (en cours d'adoption), organisant également des séminaires de promotion. Dans le cadre du PPE-TSE et d'un futur plan national d'action, la Coordination coordonnera les activités et mettra sur pied des mesures d'exécution pour réduire les accidents de la route, contribuant ainsi à l'un des objectifs du PPE-TSE.

Malte

À Malte, le premier plan national d'action pour l'environnement et la santé a été lancé en 1997. Le pays a depuis organisé un forum national des parties prenantes pour réviser ce plan afin de dégager un consensus sur la prochaine version, d'identifier les priorités nationales et de guider la mise en œuvre des activités dans les ministères et les principaux secteurs. Un Comité interministériel sur l'environnement et la santé, présidé par des représentants des ministères de la santé et de l'environnement, a été mis en place avec une représentation des acteurs clés, y compris les jeunes. Le Comité a principalement joué un rôle de collaboration, aidant le ministère de la santé à examiner et à mettre en œuvre le plan national d'action pour l'environnement et la santé. Il a facilité les échanges entre plus de 10 secteurs pour affermir l'engagement à atteindre un certain nombre d'objectifs mesurables et de buts communs identifiés. Malte révisant actuellement son plan national d'action pour l'environnement et la santé pour la période à venir, des responsables de haut niveau vont être nommés à un nouveau Comité intersectoriel.

et de les utiliser dans toute la mesure possible, tout en restant conscients de leurs lacunes potentielles (encadré 6).

Cette évaluation de la situation peut également donner une idée de la faisabilité de la mise en œuvre d'un plan national d'action dans le cadre actuel et avec les partenaires actuels. Chaque fois que possible, il faudra que cet exercice soit réalisé par un organisme indépendant, comme le comité intersectoriel de direction préalablement établi ou des consultants externes.

3.1.2.1 Évaluation épidémiologique des effets des transports sur l'environnement et la santé

Identifier les sources de données et analyser les informations disponibles dans un pays sur la situation environnementale et sanitaire liée aux transports. L'évaluation du fardeau que ces derniers font peser sur l'environnement et la santé pourra être utilisée pour estimer les avantages que pourrait présenter (à court, moyen et long termes), dans un pays, une région ou une ville, la mise en place de transports viables et sains grâce à un plan national d'action. Pour faire le lien avec des effets sanitaires, il faudra disposer de données d'exposition (bruit, émissions

Encadré 6. Bonnes pratiques d'évaluation de la situation

Le Programme d'étude de la performance environnementale de la CEE-ONU est considéré comme un instrument important par les pays à économie en transition. Ce programme évalue l'action menée par un pays pour réduire son fardeau global de pollution et gérer ses ressources naturelles ; intégrer les politiques environnementales et socioéconomiques ; renforcer la coopération avec la communauté internationale ; harmoniser les normes et les politiques environnementales à travers l'Europe et l'Amérique du Nord ; et contribuer au développement durable de la région. Il souligne en particulier la nécessité de prendre en compte, en matière de mise en œuvre, d'intégration, de financement et d'activité socioéconomique, l'interface avec l'environnement. Les transports routiers, qui sont l'un des principaux contributeurs à la pollution de l'air, sont l'un des principaux thèmes d'étude du Programme. Grâce à l'examen par les pairs, les études de la performance environnementale favorisent également le dialogue entre les pays membres de la CEE-ONU et l'harmonisation des normes et des politiques environnementales de la région.

des transports et pollution de l'air) et de données sanitaires. Pour évaluer les effets sanitaires des émissions liées aux transports, il pourra falloir créer des réseaux de surveillance reliés aux dossiers médicaux.

3.1.2.2 Définition des enjeux

La définition des enjeux consiste (souvent à l'aide de modèles conceptuels) à faciliter la création d'un large consensus sur les facteurs d'un problème et la façon dont ils interagissent. Pour obtenir une plus grande pertinence, il faudra également prendre en compte les mesures (politiques et actions) susceptibles d'influer sur le résultat étudié. Les résultats de santé sont par nature complexes, car ils sont le produit d'une interaction complexe entre des facteurs sociétaux (environnementaux et économiques) et les caractéristiques de l'individu. En élaborant des modèles conceptuels pour définir les enjeux, on obtiendra des représentations simplifiées de situations réelles qui seront aussi importantes comme outils de réflexion, de communication et de participation que comme cadres de rassemblement des éléments disponibles. Cela aidera également à clarifier le sujet, en écartant les choses que n'ont pas ou que peu d'incidence sur le problème.

3.1.2.3 Évaluation des interventions, outils et plans d'action mis en œuvre pour mettre en place des transports viables

Pour obtenir un tableau clair des interventions, outils et plans d'action mis en œuvre pour intégrer l'environnement et la santé dans les politiques de transport et mettre en place des transports viables, il faudra se poser les questions suivantes (encadré 7) (43) :

- Qu'est-ce qui est déjà entrepris dans le pays ?
- Que sait-on des interventions qui pourraient être menées pour résoudre les problèmes ?
- Quelles sont, parmi les interventions ci-dessus, celles qui ont été testées dans le pays ou ailleurs ?
- Quelle est, d'après les résultats des études nationales et internationales les plus récentes, leur efficacité potentielle ?
- Les interventions sont-elles pertinentes pour ce cadre particulier ou peut-on proposer des modifications spécifiques aux pays ou culturellement appropriées ?
- Quelles sont les importantes lacunes des connaissances actuelles ?





- Le gouvernement alloue-t-il déjà des ressources pour rendre les transports plus respectueux de l'environnement et de la santé ?
- Qui d'autre consacre des ressources ?
- Quelles sont les organisations non gouvernementales ou autres entités privées associées à la mise en place de transports viables et sains ?
- Existe-t-il des instituts universitaires ou scientifiques qui ont œuvré pour accroître la visibilité du fardeau que les transports font peser sur l'environnement et sur la santé, ou étudié d'éventuelles solutions ?

3.1.2.4 Évaluer le cadre d'intégration de l'environnement et de la santé dans les politiques de transport

En évaluant les politiques (santé, environnement, transport, développement, social, etc.), les lois, les décrets et les règlements, on mettra inévitablement en évidence les lacunes que le plan national d'action devra traiter pour mettre en place

des transports viables et sains. Dans le cadre de cette évaluation, on examinera également le mécanisme de prise de décisions, en particulier la façon dont les politiques sont formulées, adoptées, approuvées et mises en œuvre. En résumé, cette évaluation renseignera sur :

- les engagements politiques juridiquement contraignants ou non ;
- les cadres politiques et institutionnels nationaux et internationaux ;
- le cadre juridique (droit impératif et indicatif)¹ ;
- le degré et le fonctionnement structurel de la collaboration intersectorielle (entre les transports, la santé et

¹ Le droit indicatif renvoie aux engagements pris par les parties à la négociation qui ne sont pas juridiquement contraignants. Le droit impératif renvoie aux lois contraignantes. Pour constituer une loi, une règle, un instrument ou une décision doit faire autorité et revêtir un caractère normatif. En droit international, le droit impératif comprend les traités ou accords internationaux qui ont force obligatoire directe ainsi que les lois coutumières. Ces instruments se traduisent par des engagements juridiquement contraignants pour les pays (États) et autres sujets internationaux.

Encadré 7. Bonnes pratiques d'évaluation des mesures prises pour mettre en place des transports viables

Réseaux régionaux de points focaux nationaux

L'OMS et la CEE-ONU maintiennent, sur divers sujets, des réseaux de points focaux nationaux que l'on pourra utiliser dans le contexte des transports viables, qu'il s'agisse des accidents de la route, de l'environnement et de la santé et du PPE-TSE. Ces points focaux peuvent aider à identifier les stratégies, interventions et politiques pertinentes mises en œuvre au niveau national.

Hongrie

Dans le cadre de l'action que le pays mène pour élaborer une politique nationale de prévention des blessures non intentionnelles, y compris les accidents de la route, toutes les parties prenantes ont été soigneusement identifiées. Sont concernés des ministères, des institutions, le secteur des soins de santé, des organisations non gouvernementales et des fabricants et distributeurs spécialisés dans la sécurité (44).

Encadré 8. Intervenants potentiels des plans d'action sur les transports, la santé et l'environnement

Secteur privé : chambres de commerce, assurances, entreprises de voirie, industrie automobile, fabricants de cycles, industrie du tourisme, fournisseurs de systèmes de gestion des transports

Société civile : organisations non gouvernementales et entités sans but lucratif centrées sur l'environnement, la santé et les transports, organisations communautaires, organisations non gouvernementales et fondations internationales, groupements d'utilisateurs des transports (propriétaires de voitures, utilisateurs des transports en commun, piétons et cyclistes, femmes, personnes handicapées), syndicats

Gouvernement : services nationaux, régionaux et locaux chargés de la santé, de l'environnement, des transports, des finances, de l'aménagement du territoire, des travaux publics, du commerce, de l'application de la loi

Chercheurs : études d'évaluation de l'impact sur la santé et l'environnement, recherche sur la gestion de la mobilité

Médias : presse écrite, télévision, Internet, radio

l'environnement) et de l'élaboration de politiques ;

- les stratégies existantes relatives aux transports, à la santé et à l'environnement.

Comme cela est indiqué à la section 3.4, les cadres internationaux peuvent inciter à agir au plan national. Les plans nationaux d'action, par exemple, proposent un mécanisme qui permet aux gouvernements de mettre en œuvre la Déclaration de Parme sur l'environnement et la santé.

3.1.2.5 Analyse des parties prenantes

Cette analyse a principalement pour fonction d'identifier tous les partenaires qui pourraient être intéressés par la mise en place de transports viables et sains (encadré 8). Cela inclut également ceux qui pourraient (dans un premier temps) s'opposer à ces efforts. Il importe d'identifier les parties prenantes dans au moins deux dimensions : horizontalement dans tous les secteurs et verticalement, de haut en bas, à travers les différents niveaux de responsabilité et de gouvernement. Le dernier point est particulièrement important, car la plupart des activités de mise en œuvre

Encadré 9. Bonnes pratiques d'analyse des parties prenantes

Analyse des parties prenantes de l'Initiative régionale de réforme du secteur de la santé en Amérique latine et dans les Caraïbes

L'expérience des réformes de la santé menées en Amérique latine (45) et l'étude de la littérature spécialisée ont aidé à concevoir des lignes directrices détaillées et pratiques sur la façon de réaliser une analyse des parties prenantes. Elles proposent, pour les entretiens et la cartographie des parties prenantes, des modèles qui aident à identifier et à analyser les forces et les faiblesses des différentes parties.

d'un plan national d'action se déroulent généralement aux niveaux infranational et local. Les intervenants potentiels incluent l'État et le gouvernement à tous les niveaux, les chercheurs, la société civile (organisations non gouvernementales et organismes sans but lucratif), des groupes d'intérêt structurés ou informels et des entités privées à but lucratif.

La deuxième fonction de l'analyse des parties prenantes est d'examiner le rôle et les forces et faiblesses de chacune en ce qui concerne les transports, la santé et l'environnement, ainsi que les relations qui existent entre eux (encadré 9). Il est très important d'identifier les partisans et les opposants et de comprendre ce qui les motive dans l'élaboration d'un plan d'action qui les satisfasse dans toute la mesure possible. Il faudra faire montre de raisonnement pour contrer la résistance des adversaires potentiels. Les principaux objectifs seront :

- d'identifier les parties prenantes ;
- d'évaluer leur influence potentielle ;
- de comprendre leurs relations ;
- d'évaluer leur capacité à élaborer et à mettre en œuvre le plan national d'action ;
- de déterminer, sur la base de ce qui précède, la façon dont on les associera (nature, forme et mode de cette participation).

En résumé, cet exercice renseignera sur les points suivants, ce qui servira de base pour les étapes suivantes :

- évaluation de la façon dont les transports affectent l'environnement et la santé au niveau national ;
- clarification des avantages que présenterait un plan national d'action dans le contexte du pays ;
- aperçu des activités et programmes de mise en place de transports viables récemment achevés et en cours ;
- évaluation de la compatibilité des différents programmes et plans d'action : certaines actions peuvent nuire aux objectifs d'autres et certains organismes peuvent répéter inutilement certaines actions ;
- identification des intervenants possibles qu'il faudrait associer au processus ;
- étude des bonnes pratiques d'élaboration de plans d'action (lignes directrices et études de cas élaborées par des organismes régionaux et internationaux, par exemple) ;
- recensement et examen des domaines prioritaires possibles ;
- examen des facteurs propices à la mise en œuvre d'un plan national d'action et des éventuels obstacles à son élaboration et à sa mise en œuvre.



3.1.3 Étape 3 : Associer les parties prenantes et les aider à s'approprier le projet

La nécessité d'intégrer les politique, en particulier celles relatives aux transports, à la santé et à l'environnement, est de plus en plus reconnue. Dans le secteur des transports, on préconise de plus en plus d'améliorer la gestion horizontale entre le transport et d'autres politiques sectorielles, en particulier parce qu'il existe, chez les décideurs des transports, une acceptation croissante du fait qu'une intégration des décisions dans tous les secteurs (transports, aménagement du territoire, santé et environnement, par exemple) est essentielle à la prise de décisions, notamment pour ce qui est d'atteindre les objectifs de développement durable (46). Lorsqu'on élaborera des plans nationaux d'action, il ne faudra pas considérer l'intégration des politiques comme une fin en soi, mais y voir un moyen d'obtenir des résultats concrets qui répondent simultanément aux objectifs des trois principaux secteurs (46).

Plus on associera d'acteurs des trois secteurs et d'autres dès le début du processus, plus on accroîtra leur sentiment d'appartenance. Il est donc très important d'associer les personnes bien placées et habilitées à résoudre les problèmes de transport viable et sain dès le début du processus. Même si certains participants ne veulent pas ou ne peuvent pas s'y joindre d'emblée, c'est une bonne idée de les tenir informés dans l'espoir qu'ils pourront être persuadés de le faire plus tard. En outre, puisque la plupart des interventions sont susceptibles d'être mises en œuvre au niveau local (transports publics, aménagement du territoire, sécurité routière, etc.), la participation de la communauté est essentielle.

Étant donné la diversité des problèmes d'environnement et de santé liés au transport, les parties prenantes viendront inévitablement de cultures organisationnelles différentes et assumeront des fonctions et des responsabilités diverses. Pour adopter

cette approche, il faudra travailler en groupes pluridisciplinaires et comprendre comment les autres professions et secteurs perçoivent les problèmes de transport, de santé et d'environnement et y répondent. Au bout du compte, il faudra, pour réussir, reconnaître et compléter les compétences de chaque acteur potentiel. Il faudra d'abord que les parties prenantes cernent les problèmes de transport, de santé et d'environnement, puis identifient les problèmes prioritaires et s'entendent sur les méthodes à suivre. Les participants décideront ensuite comment utiliser au mieux leurs compétences respectives le plus efficacement possible. Le consensus aidera grandement les parties prenantes à développer un sentiment de finalité commune et à opérer de façon neutre et orientée vers l'action pour traiter les problèmes.

Il est important, à ce stade, d'établir un cadre clair. Le Comité de direction doit alors formellement s'entendre sur les responsabilités et les moyens d'élaboration, de mise en œuvre et de suivi du plan d'action. Ce cadre devra idéalement comprendre les éléments suivants :

- un mécanisme de coordination des contributions des parties prenantes ;
- un mécanisme de participation des parties prenantes ;
- un mandat et des politiques de base pour l'élaboration du plan.

Bien qu'il soit possible que nombre de ces éléments soient déjà en place, il faudra s'entendre sur la plate-forme avant de poursuivre le processus.

Certains pays choisissent de confier les responsabilités à un organisme public unique. En raison de la nature intersectorielle d'un plan national d'action, cependant, il faudra encourager la coopération interministérielle. Une incorporation dans les fonctions du ministère des Finances est



Encadré 10. Bonnes pratiques d'association des parties prenantes, d'établissement d'un leadership et de mobilisation d'un soutien politique

Monténégro

En décembre 2009, le Monténégro a organisé, avec des parties prenantes identifiées précédemment, un atelier destiné à lancer l'élaboration d'un plan national d'action sur l'environnement et la santé des enfants. Les parties prenantes étaient tous les partenaires nationaux concernés ainsi que des organisations internationales qui pouvaient jouer un rôle dans le plan d'action. En décembre 2010, le Gouvernement a finalisé et adopté le plan d'action. Le Partenariat du PPE-TSE aide à organiser ces ateliers.

France

Depuis le discours que le Président Jacques Chirac a prononcé le 14 juillet 2002, les engagements pris en matière de sécurité routière en France ont été tenus. La nouvelle approche n'accepte pas que les victimes de la route soient des sous-produit des transports routiers et propose d'agir sur quatre thèmes :

- meilleure application des règles de circulation ;
- réforme du code de la route ;
- véhicules plus sûrs ;
- participation accrue de tous les acteurs.

Tous les acteurs concernés ont été associés au processus, en se concentrant sur un objectif commun : réduire le nombre de tués. L'engagement global à assurer la sécurité routière a été intensifié à tous les niveaux ; les services de la circulation ont été renommés en services de la sécurité routière et ont reçu davantage de ressources. L'application du droit de la route a également été facilitée par des réformes juridiques qui ont permis de mettre en place un contrôle automatique de la vitesse, d'accroître le nombre d'amendes émises pour excès de vitesse, et de réduire les vitesses moyennes et les taux d'accident.

Angleterre

L'Institut national de la santé et de l'excellence des soins (NICE) est l'organisme chargé d'établir, sur la base d'éléments probants, des directives sur la pratique médicale, clinique, sanitaire et sociale, les transports faisant partie intégrante de son action de santé publique. Il crée des données et recherche le consensus dans le cadre d'un processus d'orientation : des ministres demandent qu'un sujet donné soit examiné en profondeur, et l'Institut lance un plan de projet dans lequel le problème est d'abord cerné. Divers intervenants sont associés dans le cadre d'un processus de consultation, un apport étant demandé à diverses étapes de l'élaboration des directives. Des réunions et des échanges publics sur le Web donnent aux intervenants la possibilité de contribuer. Les directives élaborées prennent en compte les données rassemblées dans le monde et les avis indépendants de parties prenantes qui se spécialisent dans le sujet donné et peuvent fournir un témoignage d'expert dans les consultations publiques ou sur le Web. Des transcriptions de ces témoignages sont compilées et publiées sur le Web pour commentaires, pour combler les lacunes et pour obtenir l'avis des intervenants et souvent, des médias. Dix-huit mois s'écoulent généralement avant que la directive soit prête, stade auquel les parties prenantes s'approprient généralement le processus, car elles ont amplement eu l'occasion de soumettre leurs vues, témoignages et données en vue de leur intégration. Depuis que les autorités locales se sont également jointes au processus, beaucoup envisagent d'associer ces dernières (47-49).

également souvent un bon choix compte tenu de la perspective qu'il a sur les nombreuses fonctions du gouvernement et de sa capacité à faire en sorte que les ressources appropriées soient allouées aux actions proposées. On ne saurait surestimer l'importance d'adopter et de conserver une orientation multipartite. Ce n'est qu'en associant efficacement les intervenants dans le cadre d'un processus formalisé que l'on pourra prendre en compte leurs points de vue dans le processus de prise de décisions (encadré 10).

L'une des principales difficultés, souvent, est d'assurer une coordination efficace au niveau du gouvernement, en particulier dans la mise en œuvre. Il importe donc d'associer d'emblée plusieurs ministères. Une large participation du gouvernement permet également de traiter les conflits qui peuvent survenir entre les différentes politiques et actions entreprises par les ministères et à divers niveaux de responsabilité. L'analyse de la situation devra avoir identifié les éventuels conflits et chevauchements

des plans d'action, politiques, activités et stratégies en vigueur. Cependant, pour décider des zones ou des politiques à sélectionner en priorité, il faudra négocier. Une approche participative sera la meilleure façon de pérenniser les résultats négociés.

3.1.4 Étape 4 : Sensibiliser

La sensibilisation et la communication visent à influencer l'opinion du public et des décideurs. Il importe donc de prêter attention à ces activités si l'on veut mobiliser l'engagement et les ressources dont on a besoin pour faire avancer l'élaboration de plans d'action. Les résultats de l'étape 1 (évaluation de la situation) pourront être utilisés pour sensibiliser et plaider de manière ciblée, en particulier auprès des principaux décideurs. Parallèlement, il faudra également cibler le public et lui faire comprendre que les questions de transport, de santé et d'environnement sont importantes pour son propre bien-être et pour celui des générations futures. Pour y parvenir, il faudra commencer par établir des partenariats, définir le public cible,

Encadré 11. Bonnes pratiques de sensibilisation

Allemagne

L'éducation à la mobilité fait partie de nombreux programmes menés à tous les niveaux de pouvoir en Allemagne. Les objectifs sont d'apprendre aux enfants à examiner de manière critique les solutions de mobilité actuelles, à conduire en toute sécurité, à éviter les accidents et à prendre conscience de façon dont les transports affectent l'environnement, la santé et le développement social. Pour ce faire, il faut également développer l'aptitude des élèves à prendre des décisions concernant la mobilité et ce que des moyens de déplacement autonomes signifient. Il est appliqué une approche interdisciplinaire qui utilise des outils pédagogiques tels que des projets et des ateliers et des enseignements axés sur les activités et sur les élèves (50,51).

Autriche

Le projet AlpInfoNet (Réseau information sur la mobilité durable pour l'espace alpin) vise à offrir aux personnes qui voyagent dans les Alpes des informations complètes sur les modes de transport viables au-delà des frontières régionales et nationales, et de les mettre à disposition par des systèmes intelligents consultables en cas de besoin. Ce projet se connecte et s'intègre aux systèmes existants d'information sur les transports et le tourisme afin de développer l'accessibilité de l'espace alpin et la mobilité locale des utilisateurs. Élaboré par le Groupe de travail des transports de la Convention alpine, ce projet est cofinancé par le programme européen relatif à l'espace alpin et mis en œuvre par des partenaires autrichiens, allemands, français, italiens et slovènes.

comprendre la perception que celui-ci a des problèmes et définir en conséquence le message principal (encadré 11).

3.2 Phase 2 : Élaboration

S'appuyant sur l'évaluation de la situation et la consultation interservices menées lors de la phase 1, la phase 2 consiste à fixer les priorités du plan d'action. Les ministères chargés de la santé, de l'environnement et des transports consultent les principaux intervenants (autres ministères, entreprises et industrie, autorités locales, organisations non gouvernementales, nouveaux médias et milieu universitaire) et commencent à définir les objectifs et les priorités, et à fixer les délais.

L'élaboration d'un plan national d'action est généralement précédée par – et suit directement – la mise en place de politiques et de stratégies de transports viables et sains. Dans certains pays, il pourra n'exister qu'une seule politique ou stratégie à cet effet, tandis que dans d'autres, plusieurs politiques et stratégies (développement durable, transports et santé) pourront offrir un cadre global. Dans les deux cas, les documents de consensus internationaux contraignants et non contraignants pourront également fournir un contexte approprié.

Les actions identifiées sont pondérées en fonction de leur faisabilité technique et économique et de leur impact escompté.

Un individu ou un petit groupe mandaté par le Comité de direction formule généralement le plan d'action. Pour élaborer un plan d'action national sur les transports, la santé et l'environnement, il est proposé un processus en six étapes.

3.2.1 Étape 5 : Définir les objectifs généraux et les délais

Il est recommandé, pour rédiger un plan d'action, de commencer par établir sa forme générale et son orientation. Cela fournira un cadre pour le reste du document. La première partie devra donc définir les objectifs, un calendrier et des principes directeurs (éthiques et/ou opérationnels).

Cette partie du plan d'action devra également mettre en évidence les principales raisons pour lesquelles un tel plan d'action est nécessaire (compte tenu des résultats de la phase 1). Cette section d'introduction devra chercher à répondre aux questions « Où en sommes-nous ? », « Où voulons-nous être ? » et, en termes généraux, « Comment pouvons-nous y arriver ? ».

Un plan national d'action devra inclure une déclaration principale, énoncé de mission ou de vision propre à éclairer sur l'objectif ultime du plan. L'objectif peut être idéaliste ou visionnaire et n'a pas besoin d'énoncer un calendrier ou un objectif quantifié. La Déclaration d'Amsterdam mentionnée ci-dessus pourra servir de cadre ou de point de départ pour l'élaboration de ces objectifs (voir encadré 1).

En outre, il devra y avoir une déclaration générale sur le délai dans lequel il est prévu que le plan d'action produise des résultats. Cela fournira un point de référence par rapport auquel les progrès réalisés pourront être mesurés.

3.2.2 Étape 6 : Définir des objectifs et des buts et établir des priorités

Les objectifs généraux énoncés ci-dessus devront alors être décomposés en objectifs plus spécifiques, accompagnés d'échéanciers précis et de buts quantifiables. Les objectifs décrivent les résultats que le plan d'action est censé produire. En matière de santé publique, par exemple, cela concerne souvent la morbidité, la mortalité ou les inégalités liées aux transports, ou la prévalence de facteurs de risque (pollution de l'air, bruit, accidents de la route, etc.). Les résultats spécifiques aux transports concernent souvent l'efficacité des systèmes de transport en commun, les embouteillages, l'accès à la mobilité, etc. En matière d'environnement, les résultats se réfèrent généralement aux émissions produites par les seuls transports. Les objectifs, cependant, peuvent également porter sur des indicateurs institutionnels d'intégration

Encadré 12. Bonnes pratiques de définition des objectifs et des priorités

Serbie

En 2009, la Serbie a élaboré un plan national d'action sur l'environnement et la santé des enfants (52) qui comprend des interventions consacrées aux transports. Le groupe de rédaction a structuré le plan autour de quatre objectifs à long terme (10 ans) décomposées en 4-5 objectifs à moyen terme (5 ans). Chaque objectif était assorti de résultats escomptés clairement définis, d'indicateurs et de propositions de sources à utiliser pour vérifier ces derniers.

Autriche

Masterplan Cycling (53,54) est la stratégie autrichienne de promotion du cyclisme. Elle contribue grandement à la réalisation des objectifs environnementaux et affecte positivement la santé, avec une meilleure qualité de vie liée aux bienfaits du cyclisme. C'est la première fois que le Gouvernement fédéral fixe un objectif national pour le cyclisme, le but étant de faire passer sa part dans les transports de 5 % en 2006 à 10 % en 2015. Les principaux axes sont les suivants : infrastructure cyclable attrayante et sûre, organisation de la circulation respectueuse des cyclistes et sûre, optimisation du réseau avec les transports publics, gestion de la mobilité pour le cyclisme, sensibilisation et éducation à la circulation, création de conditions favorables au vélo et intensification de la coopération à tous les niveaux. L'évaluation à mi-parcours a montré que la part du vélo était passée à 7 % (2011).

des politiques, par exemple. Ils peuvent aussi être davantage axés sur les processus.

Il est généralement important de fixer des objectifs mesurables, de durée limitée et faciles à comprendre. Le fait d'avoir des valeurs cibles vérifiables et mesurables pour les objectifs est extrêmement utile pour le contrôle et l'évaluation. Des données de base sont nécessaires pour quantifier un objectif. Dans de nombreux pays à revenu faible et moyen et au niveau infranational, ces données sont souvent indisponibles. Dans ces cas, les objectifs pourront devoir être formulés de manière plus descriptive. Il est également suggéré que les actions prévues visent à combler ces lacunes. Des objectifs et des buts précis et compréhensibles aident à associer les parties prenantes. Les buts sont généralement fixés à court, moyen ou long terme. Par exemple, un objectif d'un plan pourra consister à développer l'utilisation du vélo en milieu urbain. Les objectifs pourront alors être définis comme des pourcentages précis d'utilisation du vélo dans tous les déplacements effectués

en ville à court, moyen et long termes. Les buts sont souvent difficiles à déterminer et à convenir. Même s'ils peuvent être ajustés en améliorant le plan en continu, il faut qu'ils soient aussi réalistes que possible dès le départ tout en continuant de représenter un défi pour la société. La participation des intervenants joue un rôle très important dans l'établissement d'objectifs. Les buts doivent tenir compte des réalités politiques et économiques du pays ainsi que de la méthode appliquée pour définir et communiquer les buts nationaux. Les buts doivent être conformes à ceux des autres plans, politiques et stratégies définis au niveau national. L'évaluation de la situation réalisée pendant la phase 1 aura fait ressortir tous les objectifs et buts correspondants d'autres plans d'action de sorte que l'on pourra efficacement intégrer tous les buts concurrents et complémentaires (encadré 12).

Pour faire en sorte que le plan d'action soit global et cohérent, il est recommandé d'adopter une approche hiérarchisée. Cela signifie que pour chaque but du

plan d'action, plusieurs objectifs devront être définis. Chaque objectif pourra comporter plusieurs sous-objectifs. Ces sous-objectifs sont souvent axés sur des mécanismes susceptibles d'influencer les objectifs globaux.

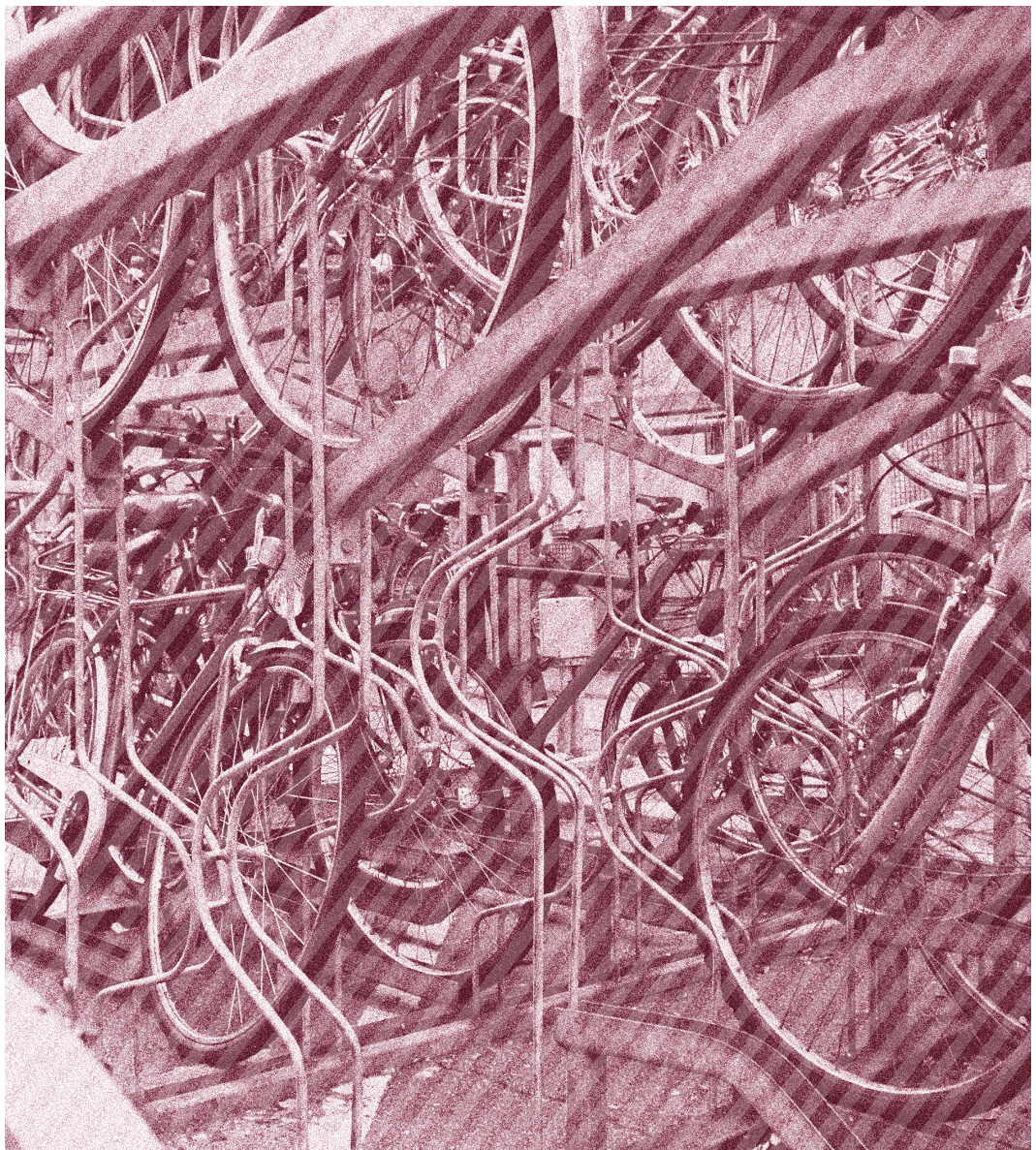
3.2.2.1 Fixer les priorités

À ce stade, il est également très important de fixer les priorités. On pourra également, pour ce faire, opérer une différenciation entre le court et le long terme. Les domaines prioritaires pourront également varier à mesure que le plan évoluera au fil des ans.

La définition des priorités doit toujours s'effectuer en collaboration, avec toutes les parties prenantes. Une consultation transparente étayée par des éléments

scientifiques aidera à rendre les priorités fixées acceptables par toutes les parties. Pour les transports, l'environnement et la santé, les priorités se fondent sur l'analyse de la situation (phase 1) et la consultation interministérielle et publique. Les ministères responsables des transports, de la santé et de l'environnement consultent les principales parties prenantes (entreprises et industrie, autorités locales, organisations non gouvernementales, nouveaux médias et milieu universitaire). Ces consultations devront porter sur les points suivants.

- Quels domaines les politiques, stratégies et plans d'action actuels ont-ils couverts ?



- Quels domaines les politiques, stratégies et plans d'action abandonnés ou achevés ont-ils couverts ?
- Quels domaines prioritaires d'autres pays similaires ont-ils utilisés ?
- Quelles priorités seraient les plus difficiles à mettre en œuvre ?
- Quels domaines importants n'ont encore jamais été couverts ?
- la faisabilité des interventions potentielles (technique, acceptation, etc.) ;
- l'intensité de ressources des interventions potentielles ;
- le soutien politique (programme et calendrier) ;
- les forces et les faiblesses des programmes existants (synergie et chevauchement avec les plans d'action existants) ;

Un examen attentif et de longues négociations sont généralement nécessaires avant que l'on puisse définir un ensemble final de domaines prioritaires. Souvent, un pays ne parvient à définir qu'un ou deux domaines prioritaires à court et moyen termes.

Les transports, la santé et l'environnement touchant un large éventail de questions, une réaction commune des parties prenantes pourra être de prétendre que les objectifs et les interventions proposés sont trop onéreux et ne peuvent pas être atteints par un seul plan d'action. Il sera alors nécessaire d'envisager une approche par étapes : ce qui devra venir en premier et ce qui devra être laissé à un stade ultérieur si et quand de nouvelles ressources deviennent disponibles. Il est très important d'obtenir des résultats tangibles à court et moyen termes (gains rapides) pour maintenir l'intérêt des parties prenantes. Le public pourra également être moins enclin à soutenir un plan d'action qui semble complexe et trop ambitieux. Comme les ressources sont souvent le facteur limitant, la priorité pourra être accordée aux questions qui touchent la plus grande partie de la population ou pour laquelle on pourra obtenir le soutien et l'engagement politique maximal. En général, les priorités seront déterminées par :

- l'ampleur des effets potentiels sur l'environnement, la santé et les transports ;
- l'impact prévu sur la population (y compris les aspects économiques) ;

- la visibilité des résultats à court et moyen termes.

Bien que les priorités puissent différer aux niveaux national, régional et local, l'intégration des politiques de transport, de santé et d'environnement devra toujours être l'un des principaux objectifs d'un plan d'action. Il est extrêmement important d'assurer la cohérence des politiques et d'établir un cadre national qui soutienne l'action locale.

3.2.3 Étape 7 : Sélectionner les interventions

Le cœur d'un plan d'action, ce sont les interventions elles-mêmes (actions), auxquelles sont attachés des responsabilités, des ressources et des échéanciers.

Il faudra considérer la gamme complète des interventions pour déterminer ce qui sera utile et efficace dans le contexte national. Le plan d'action devra soutenir les interventions éprouvées ou prometteuses et préconiser le retrait du soutien à celles qui se sont révélées inefficaces. En s'appuyant sur l'expérience nationale ou internationale, il faudra identifier les interventions les plus pertinentes pour chaque (sous-) objectif, compte tenu de leur efficacité probable dans les conditions locales, de leur faisabilité, de leur mesurabilité et de leur rapport coût-efficacité. Il faudra utiliser des études fondées sur des données probantes pour s'assurer que l'on choisit les interventions les plus efficaces. Il faudra également tenir



compte de l'effet escompté sur l'économie. On pourra privilégier et mettre en avant, en ces temps de récession économique, des possibilités d'intervention gagnant-gagnant telles que l'investissement dans des emplois verts. En outre, il faudra également appliquer, pour le choix des interventions, les mêmes critères que ceux appliqués pour l'établissement des priorités entre objectifs (section 3.2.2). En particulier, il faudra, idéalement, qu'un plan d'action complète les plans existants et évite la duplication d'efforts. Certaines interventions, telles que des campagnes d'information, pourront être déjà en place et ne devront être modifiées que pour répondre aux objectifs du plan d'action. Comme cela a été dit au chapitre précédent, il est également important d'inclure des interventions capables de produire des résultats visibles en un bref laps de temps. Cela permet d'entretenir la motivation des parties prenantes et est politiquement gratifiant.

On dispose de multiples interventions et instruments, qu'il faudra mélanger. Plusieurs publications et d'autres sources aident à identifier et à mettre en œuvre des interventions appropriées. Le PPE-TSE, par exemple, propose deux sites sur des transports sains et viables pour l'environnement : un portail d'échange d'informations et une boîte à outils. Le projet de transports respectueux de l'environnement du Programme des Nations Unies pour l'environnement propose un centre d'échange sur de bonnes pratiques qui mettent l'accent, en particulier, sur les pays d'Europe centrale et orientale. On trouvera ci-dessous quelques exemples d'interventions.

En général, les approches et les actions réussies de mise en place de modes de transport sains et viables combinent un aménagement du territoire, des politiques de répartition modale, des solutions techniques, des campagnes destinées à influencer les comportements et des instruments financiers. Les principaux thèmes à retenir sont :

- Intégration des transports, de la santé et de l'environnement : stratégies, mécanismes institutionnels, outils de suivi et d'évaluation et renforcement des capacités ;
- Transports urbains : transports en commun, voitures particulières, marche et cyclisme, sécurité de la circulation urbaine, planification urbaine intégrée et intermodalité ;
- Gestion de la demande : répartition modale, planification des transports, fiscalité, réglementation et éco-conduite ;
- Questions transversales : zones écologiquement sensibles, enfants et autres usagers de la route vulnérables, questions spécifiques aux pays de la partie orientale de la Région européenne de l'OMS, investissement dans des emplois verts, changement des comportements, acceptation du public et fixation d'un prix pour l'utilisation de l'infrastructure.

Dans le cadre du PPE-TSE, il a été formulé d'importants moyens de saisir l'ampleur des domaines d'action (55).

Les domaines d'action en matière de réglementation sont notamment les suivants :

- réduction et contrôle des émissions ;
- priorité à la réduction et au contrôle de la vitesse ;
- inclusion d'une évaluation de l'impact sanitaire dans les politiques, plans et programmes de transport et d'urbanisme ;
- inclusion des effets sur la santé et sur l'environnement dans l'évaluation économique des projets de transport ;
- aménagement local et régional du territoire ;



Encadré 13. Bonnes pratiques de sélection des interventions

Autriche : centres régionaux pour la mobilité

Pour promouvoir l'utilisation des transports publics, les autorités régionales autrichiennes ont mis en place des centres régionaux pour la mobilité soutenus par le Programme national d'action pour la gestion de la mobilité (*klima:aktiv mobil*). Les services offerts visent à améliorer les transports publics en général, à attirer de nouveaux clients et à apporter un soutien. À ce titre, les centres sont également des points de contact pour les entreprises, les collectivités, les opérateurs de transports, les institutions, les écoles et les associations touristiques. Ils sont également le principal organe de coordination des plans régionaux relatifs aux transports publics, proposant des formations et un appui à la gestion de la mobilité dans les collectivités, les entreprises et les écoles, ainsi qu'aux personnes âgées. Comme exemples de bonnes pratiques, on peut citer les centres pour la mobilité des provinces de Haute-Autriche, de Styrie et du Burgenland (56).

Autriche : casques cyclistes

Le port obligatoire du casque est entré en vigueur en mai 2011, avec une campagne d'information lancée en juin de la même année. Cette campagne a visé à sensibiliser les parents et les enfants à l'effet protecteur du casque et à promouvoir son port. Les résultats ont montré une augmentation significative de l'usage du casque chez les enfants et une diminution de la proportion d'enfants qui se blessent gravement à la tête (57). Le port obligatoire du casque chez les enfants de moins de 12 ans a été facilement accepté et adopté comme intervention en Autriche.

Autriche: développement de l'aptitude à se rendre en toute sécurité à vélo à l'école

En 2012, un programme d'éducation au vélo a été mis en œuvre afin d'améliorer la motricité des enfants âgés de 10 ans et moins à vélo (58). Les enfants ont appris à identifier les casques corrects et à utiliser correctement un casque en faisant du vélo. Ils ont également reçu des connaissances sur le minimum légal d'équipement technique que leurs vélos devraient posséder. Les enfants participants ont signalé une amélioration de leur mobilité, de leur dextérité, de leur équilibre et de leur coordination lorsqu'ils font du vélo et se sont vu transmettre de nouvelles connaissances sur l'équipement technique de leur propre vélo. Ils reconnaissent également, maintenant, l'importance de porter un casque lorsqu'ils se déplacent. Parmi les autres avantages importants figurent le fait que les parents sont rassurés lorsque leurs enfants se rendent seuls à l'école, et le fait que les enfants de moins de 10 ans passent moins de temps en voiture et pratiquent, en conséquence, davantage d'activité physique.

Belgique

L'introduction de la gratuité encourage les gens à prendre les transports publics. En Belgique, les transports entre le domicile et le lieu de travail sont gratuits pour les employés fédéraux. Pour les entreprises qui financent 80 % des frais de déplacement à Bruxelles avec les transports publics, l'État paie les 20 % restants. En outre, plusieurs catégories de personnes ont droit (sous certaines conditions) à la gratuité des transports selon l'âge (enfants de 0 à 11 ans et personnes de 65 ans et plus) et à des tarifs spécifiques en fonction de leur handicap ou de leur statut social (59).

Encadré 13. (continuation)

Italie

La nécessité d'instaurer une coopération régionale pour promouvoir l'intermodalité par l'obtention d'une masse critique a été reconnue et a conduit à l'élaboration de plusieurs villages de fret (60). Le concept se fonde généralement sur la concentration des flux de fret par l'autoliquidation des entreprises de transport à l'intérieur d'un espace dédié, la mise en place de systèmes intermodaux très efficaces à l'intérieur de la même zone et le soutien du gouvernement (cofinancement, par exemple). Il en résulte une diminution des embouteillages (moins de trafic lourd à l'intérieur des zones résidentielles) et une augmentation de la productivité (construction stratégique d'infrastructure logistique).

- taxation (frais d'émissions et de circulation) et incitations financières (subventions aux transports publics et aux véhicules à faibles émissions) pour gérer la demande.

Les domaines d'action en matière d'infrastructure sont notamment les suivants :

- investissement dans l'infrastructure en mettant l'accent sur la sécurité routière ;
- investissement dans une infrastructure propice au cyclisme et à la marche ;
- investissement dans des transports publics propres et efficaces ;
- amélioration des nœuds intermodaux ;
- dissuasion de l'utilisation de la voiture pour gérer la demande (en réduisant, par exemple, le nombre de places de stationnement et l'accessibilité des centres aux voitures).

Les domaines d'action en matière de promotion sont notamment les suivants :

- promotion de la marche et du cyclisme, en particulier pour les enfants ;
- promotion de déplacements scolaires et professionnels axés sur la marche et le vélo ;

- promotion de transports publics respectueux de l'environnement ;
- sauvegarde de la position concurrentielle du transport ferroviaire ;
- promotion de l'utilisation de systèmes de transport intelligents ;
- changement d'attitudes envers les modes de transport ;
- développement des compétences des cyclistes et des piétons (comme à l'école).

Pour adopter un mélange approprié et prometteur d'interventions relatives aux transports, à la santé et à l'environnement, il faut engager un examen attentif et des négociations constructives avec les parties prenantes (encadré 13). En sélectionnant un ensemble limité d'activités pilotes bien considérées, on aidera à maintenir le plan axé sur le court terme. On pourra prévoir des conflits sur la meilleure façon d'atteindre certains objectifs ou buts. Il faudra que le Comité de direction garde à l'esprit qu'en se contentant d'apaiser les craintes de toutes les parties en sélectionnant des actions qui représentent le plus petit dénominateur commun, on risquera de ne pas atteindre les objectifs à moyen et long termes souhaités. Bien qu'il importe de ménager autant que possible un équilibre entre les points de vue de toutes les parties prenantes dans l'optique d'un résultat partagé, il se peut que

certaines parties ne soient pas satisfaites d'une intervention donnée.

Des recommandations relatives à certains points d'action ont été formulées pour aider les décideurs à atteindre les objectifs de la Déclaration d'Amsterdam ; elles pourront également servir de source d'inspiration pour définir des interventions relatives aux transports, à la santé et à l'environnement (61).

Certaines des interventions peuvent dépendre d'autres et ne sont efficaces que lorsqu'elles sont combinées, soit parallèlement, soit consécutivement. En plus d'interventions ciblant les problèmes spécifiques des transports, de l'environnement et de la santé, un plan d'action peut généralement inclure également des activités horizontales :

- relèvement du profil des questions de santé et d'environnement dans les secteurs économiques, généralement par l'évaluation de l'impact des projets de transport sur la santé et l'environnement ;
- mise en place d'un système d'information sur les liens qui existent entre les transports, l'environnement et la santé ;
- participation et consultation du public ;
- communication sur le plan d'action lui-même et les résultats obtenus.

Pour atteindre l'objectif d'intégration des politiques de transport, de santé et d'environnement, il est recommandé d'inclure les mécanismes suivants dans les

Encadré 14. Bonnes pratiques d'intégration des transports, de la santé et de l'environnement

Belgique

En 2003, la Belgique a mis en œuvre un accord de coopération sur l'environnement et la santé qui intègre les organismes publics chargés de la santé et de l'environnement à tous les niveaux de gouvernement. Cet accord a aidé à institutionnaliser une prise de décisions coordonnée et a été officiellement approuvé par le parlement. L'élaboration intégrée de politiques n'est plus considérée comme une fin en soi, mais plutôt comme un moyen d'obtenir des résultats concrets qui répondent simultanément aux objectifs de plusieurs parties prenantes. La volonté politique et l'affectation des ressources sont tout aussi importantes que les mécanismes et les cadres institutionnels. La participation du public a également aidé à renforcer la coordination des politiques, conduisant à une meilleure performance et réception des activités, ce qui a amélioré la confiance du public dans les décisions politiques.

Londres (Royaume-Uni)

Dans le cadre d'une stratégie intégrée de transport, neuf nouvelles zones limitées à 20 miles par heure ont été introduites dans des zones résidentielles et à proximité d'écoles à Camden. Le nombre d'accidents de la circulation dans ces quartiers a depuis baissé de 58 %. Le Plan de Camden (Londres) en faveur de la marche est un exemple de plan de transport intégré. Pour mener à bien une telle stratégie, il faut impérativement mettre en place une collaboration intersectorielle. Quant au plan en faveur de la marche, les acteurs des secteurs des transports et de santé ont contribué à en faire un succès.

Sources : Integration of environment into transport policy – from strategies to good practice. Highlights from the Conference on Good Practice in Integration of Environment into Transport Policy, 10–11 October 2002 (60) et Transport, Health and Environment Pan-European Programme (62).

interventions d'un plan d'action (encadré 14) (13).

- Mise en place de structures d'organisation (comités interministériels, commissions, etc.) pour réunir des membres de différents départements et ministères.

- Attribution d'un rôle directeur permanent (médiateur et superviseur) pour aider à coordonner le produit de ces structures d'organisation.

- Inclusion d'une collaboration dans la culture professionnelle des ministères concernés par des stratégies, des programmes et des politiques intersectoriels, y compris des objectifs intersectoriels.

- Promotion d'une responsabilité conjointe :

- introduction d'incitations financières pour les programmes conjoints, de budgets pour la mise en œuvre intersectorielle des politiques communes ;

- introduction d'indicateurs et de paramètres d'analyse communs ;

- promotion de débats publics sur ces questions, les organisations non gouvernementales et le public percevant souvent les problèmes de manière plus holistique.

- Appui au renforcement des capacités et à la sensibilisation :

- échange national et international de bonnes pratiques sur la façon de renforcer les capacités intersectorielles et de surmonter les obstacles (méthodes, idées et outils novateurs) ;

- ateliers et stages réguliers sur la gouvernance, la gestion et la prise de décisions intégrée ;

- rotation des emplois afin de promouvoir les relations de travail verticales et horizontales, si elles sont soutenues par la culture administrative du pays ;

- création et formation d'équipes multidisciplinaires dans les ministères



pour surveiller et évaluer les questions transversales ;

- introduction d'une analyse comparative et d'une concurrence pour les bonnes pratiques d'intégration des politiques ;

- recours à des processus de suivi et d'information pour promouvoir le dialogue et l'échange d'informations entre les secteurs.

- Introduction d'outils d'analyse comparative, de suivi et d'information pour évaluer les progrès de l'intégration des politiques de transport, de santé et d'environnement.

les autorités régionales et locales à la phase d'élaboration, leur collaboration étant requise dans tous les cas pour mettre en œuvre le plan. Cela pourra se révéler difficile pour des raisons logistiques et administratives. Compte tenu de leur rôle probable dans la mise en œuvre du plan, il est conseillé de sensibiliser les autorités régionales et locales dès le début (par une série de réunions consultatives et d'ateliers, par exemple). Un appui supplémentaire, par des activités de formation, par exemple, pourra être requis pendant la phase de mise en œuvre. Comme on l'a vu à la section 3.2.2, il est important de fournir un cadre national cohérent et favorable à une mise en œuvre locale.

3.2.4 Étape 8 : Définir les responsabilités

Le succès d'un plan national d'action dépend grandement de la définition de responsabilités institutionnelles et de mécanismes de coordination entre les ministères, les organismes nationaux, les organisations non gouvernementales et les chercheurs associés à l'élaboration et à la mise en œuvre du plan. Cela nécessite d'attribuer des responsabilités globales et d'autres spécifiques à chaque objectif et intervention.

Dans les pays dotés d'un système public décentralisé, il est très important d'associer

La responsabilité ultime de protéger la santé et l'environnement contre les effets néfastes des transports réside principalement au niveau national. La plupart des mesures, cependant, sont généralement prises au niveau infranational ou local. Pour que cette action soit efficace, il faut que les autorités nationales mettent en place des cadres et des mécanismes de soutien qui aident les organisations et les autorités infranationales et locales. Le gouvernement prend habituellement l'initiative d'établir les plans d'action, mais au final, un plan d'action est, dans l'idéal, une combinaison de plusieurs plans

Encadré 15. Bonnes pratiques de définition des besoins et des sources

Allemagne

L'Initiative nationale pour la protection du climat est un programme du Ministère fédéral de l'Environnement, de la Conservation de la nature, des travaux publics et de la sûreté nucléaire (64). Cette initiative vise à utiliser le potentiel existant pour réduire les émissions à faible coût. En outre, elle favorise l'adoption de mesures d'adaptation au changement climatique et de protection de la biodiversité liée au climat dans les pays en développement et émergents. Elle finance des projets de mobilité durable tels que les investissements d'infrastructure suivants :<

- réorganisation de rues pour améliorer l'accessibilité de tous les modes de transport et favoriser, en particulier, la marche afin de réduire les émissions de CO₂ ;
- construction de stations intermodales resserrant les liens entre la marche, le vélo, le covoiturage et les transports en commun afin de promouvoir la mobilité durable ;
- amélioration des itinéraires cyclables (modernisation des pistes existantes et création de lieux de stationnement de qualité aux points névralgiques).

d'action locaux. L'appui du gouvernement peut prendre les formes suivantes (63) :

- fourniture d'un cadre juridique pour l'action locale ;
- établissement de priorités ;
- aide à l'élaboration d'indicateurs nationaux utilisables localement et de systèmes d'information également adaptés au niveau local ;
- promotion de l'intégration des secteurs à tous les niveaux de gouvernement ;
- promotion de la participation du secteur universitaire à l'évaluation des risques et à l'analyse coûts-avantages ;
- financement ;
- délégation de pouvoirs aux niveaux infranational et local ;
- assomption de la responsabilité ultime pour les questions de transport, de santé et d'environnement ;
- aide à la résolution des problèmes transfrontières.

3.2.5 Étape 9 : Définir les besoins en ressources et les sources

Pour réussir, un plan d'action a besoin de moyens financiers et humains appropriés. Il faut, pour ce faire :

- estimer les besoins en ressources humaines, y compris la formation et la participation à des réunions nationales et internationales ;
- ventiler les coûts de mise en œuvre du plan par intervention et identifier les sources de financement nationales et internationales.

Il faut que les ministères et les organismes nationaux associé à la mise en œuvre du plan d'action ajustent leurs budgets en conséquence et obtiennent un

supplément de donateurs. Pour partager et accroître les financements, il faudra encourager la synergie entre les ministères. Il pourra falloir renforcer les capacités à demander un soutien financier aux institutions et organisations internationales de financement, les compétences existantes devant être partagées entre les ministères concernés.

En élaborant d'emblée un plan d'action solide comprenant des partenariats et des initiatives bien pensés (activités pilotes, par exemple), on aidera à mobiliser les ressources nécessaires (encadré 15). Les donateurs bilatéraux et les bailleurs de fonds internationaux (Commission européenne, Banque mondiale, Banque européenne pour la reconstruction et le développement, Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit et autres pays de la Région européenne) seront plus enclins à soutenir les activités du plan d'action une fois un projet intégré et mesurable mis au point.

3.2.6 Étape 10 : Définir un mécanisme de suivi et d'évaluation

Il faudra que le plan d'action aborde également la question du suivi et de l'évaluation. Le suivi s'effectue généralement à quatre niveaux : processus, produits, résultats et effets (65). Le processus peut être suivi tout au long de la phase d'élaboration et après. Les trois autres éléments ne peuvent être suivis que lorsque la mise en œuvre débute. Le processus de suivi est continu et devra être actualisé lorsque de nouvelles méthodes et données deviendront disponibles. Bien qu'il y ait souvent un souhait d'évaluer le processus d'élaboration du plan, ce sont le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre qu'il faudra clairement mettre en avant. Les indicateurs retenus pour le suivi et l'évaluation devront être les mêmes dans l'ensemble du processus pour assurer une synergie forte. Il faudra que le plan :

- énonce explicitement la nécessité de documenter les progrès ;



- définisse les ressources requises pour le suivi et l'évaluation ;
 - énonce un processus d'examen, y compris :
 - les responsabilités pour ce qui est d'évaluer la mise en œuvre et l'impact du plan ;
 - la périodicité d'établissement des rapports ;
 - la hiérarchie d'établissement des rapports ;
 - les possibilités d'imposer la mise en œuvre ;
 - définisse un mécanisme de rétroaction qui permette de réviser régulièrement le plan pour en améliorer la précision et la pertinence ;
 - définisse les informations (indicateurs qualitatifs et/ou quantitatifs) et les méthodes à utiliser.
- Il n'est pas aisé de suivre un plan d'action, l'impact de ses interventions et leurs liens avec les objectifs et les buts, en particulier sur le plan quantitatif. Chaque objectif, but et intervention devra se compléter d'indications sur les informations pertinentes et mesurables qui permettront de l'évaluer. Il existe plusieurs ensembles d'indicateurs proposés pour suivre les transports viables en général. Cependant, la qualité et la disponibilité des données est souvent le facteur limitant. Le plan lui-même pourra répondre spécifiquement à ces questions.
- Pour suivre et évaluer un plan d'action, on pourra notamment utiliser les moyens quantitatifs et qualitatifs suivants :
- examens nationaux par les pairs ;
 - examens internes ;
 - audit externe ;
 - examens parlementaires ;
 - examens budgétaires ;
 - suivi fondé sur des indicateurs ;

Encadré 16. Bonnes pratiques d'intégration des plans nationaux d'action dans les plans de travail de tous les ministères concernés

Écosse

Good Places, Better Health (66) est la stratégie du Gouvernement écossais sur la santé et l'environnement lancée en 2008. Elle souligne l'importance de travailler de manière transversale au niveau des gouvernements et des organismes pour créer des environnements sûrs et positifs. Au niveau national, actuellement, elle est axée en grande partie sur les moyens de faire en sorte que les recommandations puissent être appliquées dans les différents secteurs. Elle prend de plus en plus en compte la nécessité supplémentaire de façonner des endroits qui puissent favoriser la santé, le bien-être et la résilience. Cette nouvelle approche de l'environnement et de la santé part du constat que de nombreux acteurs opèrent au niveau local, notamment dans le cadre des conseils de santé, des gouvernements locaux, des partenariats de planification locale, du secteur tertiaire et des communautés elles-mêmes. La participation et la mise à disposition de moyens au niveau local sont également essentielles à la mise en œuvre de cette nouvelle approche. Pendant la phase initiale, on a étudié plusieurs approches et mécanismes qui permettent de lier l'environnement et certains résultats de santé. La dimension locale a été mise en avant pour faire en sorte que divers organismes comprennent non seulement les menaces que fait peser l'environnement, mais surtout la capacité qu'il a de favoriser la santé.



- suivi public ou local ;
- suivi international ;
- suivi des programmes connexes (plan d'action national pour l'environnement, par exemple).

C'est peut-être en combinant plusieurs des éléments qui précèdent qu'on pourra obtenir les meilleurs résultats. Certaines organisations recourent à la participation d'universitaires, parallèlement à leurs activités quotidiennes de suivi et d'évaluation. Cela permet de mener des projets de recherche indépendants et plus intensifs qui peuvent inclure des facteurs

tels que les aspects comportementaux et mentaux des pratiques de déplacement (Philip Insall, Directeur de la Santé, Sustrans (Royaume-Uni), communication personnelle, 2014). Ces renseignements pourront constituer ensuite une précieuse source de données. L'approche qu'un pays choisira au final pour le suivi et l'évaluation de son plan d'action devra se refléter clairement dans le document et les critères d'information applicables y être bien établis.

Il importe, pour soutenir la mise en œuvre du plan d'action, de communiquer les résultats du suivi et de l'évaluation à toutes les parties prenantes et au public. On pourra utiliser, par exemple, les sites Web du

Encadré 17. Bonnes pratiques d'allocation du budget nécessaire

Autriche

Le Programme national d'action pour la gestion de la mobilité (*klima:aktiv mobil*) est le programme mis en œuvre par le Ministère fédéral de l'Agriculture, des Forêts, de l'Environnement et de l'Eau pour inciter et aider les entreprises et les opérateurs de flottes, les villes et les régions, les secteurs du tourisme et des loisirs, les écoles et les groupes de jeunes à concevoir et à mettre en œuvre des projets de mobilité destinés à réduire les émissions de CO₂ (54). Le programme de financement, également soutenu par le Fonds autrichien pour le climat et l'énergie, est le pilier central de l'offre. Pendant sa première période de programmation (2007-2012), le programme a obtenu les résultats suivants :

- réduction d'environ 570 000 tonnes d'émissions de CO₂ par an grâce à 4 900 projets de mobilité ;
- aide financière de 66,6 millions d'euros accordée à 2 000 projets de villes, régions, entreprises, opérateurs de tourisme et de loisirs, écoles et groupes de jeunes, investissement qui en a suscité d'autres d'environ 495 millions d'euros et créé et sauvé 5 600 emplois verts ;
- soutien financier accordé aux flottes d'entreprises et de municipalités pour l'achat d'environ 12 000 véhicules propres, dont plus de 10 000 véhicules électriques ;
- financement de 200 projets de cyclisme (infrastructure, logistique et sensibilisation), y compris l'expansion de l'infrastructure cyclable dans les neuf États fédéraux et dans les grandes villes ;
- mise à niveau de 1 000 moniteurs pour en faire des formateurs certifiés à l'éco-conduite.

Les principales activités du programme sont l'offre de services consultatifs, le financement de la mobilité des entreprises, des municipalités et des associations, la mise en œuvre de campagnes de sensibilisation, la création de partenariats et celle de programmes de formation et de certification. En le prolongeant jusqu'en 2020, le Ministère aide les entreprises, les municipalités et les associations à mener sur le long terme des projets de gestion de la mobilité et des transports respectueux du climat.

gouvernement pour publier les indicateurs du plan d'action, et produire régulièrement de brèves brochures de sensibilisation.

3.3 Phase 3 : Mise en œuvre

Le Comité de direction supervise la mise en œuvre du plan d'action. Il est composé des ministres responsables des transports, de la santé et de l'environnement, de représentants d'autres ministères et organismes publics, de scientifiques et de représentants des principaux intervenants et exécutants. Il pourra souhaiter élaborer plus avant le plan de travail prévu dans le plan d'action.

3.3.1 Étape 11 : Adopter le plan national d'action

La façon dont l'approbation officielle du plan d'action est sollicitée devra tenir compte de la situation politique locale. L'approbation et l'adoption d'un plan devront, idéalement, être sollicitées d'abord auprès des parties prenantes, puis, idéalement, auprès du gouvernement. L'adoption devra s'accompagner d'activités de relations publiques, comme un lancement public donnant lieu à des conférences de presse et à d'autres événements de sensibilisation. Il pourra, évidemment, falloir un certain temps avant qu'un plan soit ratifié par le gouvernement ou un autre organe de prise de décisions, mais cela variera grandement selon les circonstances.

3.3.1.1 Approbation des parties prenantes

Le projet de plan d'action devra être distribué pour commentaires aux autres ministères. Le Comité de direction devra tenir compte des commentaires reçus et les intégrer autant que possible pour accroître l'appropriation et l'acceptation du plan par les parties prenantes et les exécutants.

3.3.1.2 Approbation du gouvernement

Dans certains pays, les ministres approuvent les plans d'action, tandis que dans d'autres, ils exigent également qu'ils soient soumis à des fonctionnaires ou à des organismes de haut rang. Parfois, un groupe de ministres ou un comité peut approuver un programme au lieu de le soumettre à l'approbation

officielle du gouvernement. En fonction du système, ce seront, idéalement, les ministres concernés qui approuveront conjointement le texte final du plan d'action : ceux responsables des transports, de la santé et de l'environnement, le gouvernement ou le président. Il est également souhaitable que les autres ministères concernés, tels ceux chargés des finances et/ou de la planification urbaine, approuvent le plan, de nombreuses interventions pouvant également relever également de leur responsabilité. Dans certains pays, le parlement approuve également les plans d'action.

Dans certains cas, il est plus facile d'obtenir l'approbation officielle lorsque le plan est lié à un autre mécanisme national nouveau ou existant tel qu'un plan national sur le changement climatique, un programme national de consommation et de production durables ou un plan national d'action sur l'environnement et la santé. Pour les pays candidats à l'UE ou ceux qui l'ont récemment rejointe, il sera bénéfique d'avoir des objectifs et des interventions conformes, autant que possible, aux exigences de l'Union, ce qui aura pour double avantage de satisfaire aux exigences européennes lorsqu'on lancera des plans. Cela pourra aussi avoir pour effet d'accroître la visibilité du plan. Cependant, indépendamment de tout lien avec d'autres plans ou instruments, il sera hautement préférable de voir tous les ministères concernés approuver le plan. Cela aidera également à intégrer les thèmes du plan dans toutes les politiques gouvernementales. Il importe de démontrer aux décideurs que tout du long, un processus approfondi et participatif a été suivi pour élaborer le plan. Les objectifs, buts et interventions devront être conformes aux priorités globales du pays. Il est donc crucial de mettre en avant les liens qui existent avec l'ensemble des stratégies, politiques et plans d'action qui existent et de définir la complémentarité du plan. Le plan devra définir clairement ses objectifs et bienfaits pour le pays à court, moyen et long termes.

Encadré 18. Bonnes pratiques de création d'une équipe d'évaluation et de mise en œuvre des mécanismes définis

France

Un comité d'examen conjoint (développement durable, santé et services d'inspection de l'enseignement supérieur et de la recherche) a été mis en place pour évaluer la mise en œuvre et l'impact du plan français d'action pour l'environnement et la santé (67). Ce comité a souligné la solidité de la structure de gouvernance assurée par son comité de direction, tout en mettant en avant la difficulté d'évaluer précisément la mise en œuvre des activités parce qu'on manquait d'indicateurs précis. Les évaluateurs ont également recommandé de mieux intégrer la dimension régionale dans le troisième plan d'action et de mener les activités relatives aux transports, à la santé et à l'environnement dans le cadre de plans spécifiques tout en maintenant le lien avec le troisième plan d'action. En 2014, la France élaborera son troisième plan national d'action pour l'environnement et la santé, qui appliquera une approche globale et interdisciplinaire pour définir et gérer une politique de l'environnement et de la santé axée sur les trois objectifs suivants :

- réduction de l'exposition aux facteurs environnementaux et caractérisation des effets d'une exposition durant toute la vie sur la santé ;
- étude prioritaire des types d'exposition environnementale qui se traduisent par des maladies à fort impact ;
- renforcement de la formation et de l'éducation à l'environnement et à la santé.

Un groupe de travail spécifique sur les transports, la santé et l'environnement travaillera séparément pour assurer le lien entre le troisième plan d'action et le PPE-TSE.

Encadré 19. Bonnes pratiques de maintien et d'amélioration du plan national d'action

France

La France élabore ou révisé un plan national d'action pour l'environnement et la santé tous les 5 ans. Le premier (2005-2009) prévoyait des mesures destinées à prévenir les risques de santé liés à l'environnement en général. Le deuxième (2009-2013), issu du Grenelle de l'environnement, contenait des mesures telles que l'amélioration de la qualité de l'air, la réduction de l'exposition à des substances cancérigènes (comme le radon et l'amiante), l'atténuation des effets du bruit, l'étude des risques émergents, la protection de la santé des enfants et des groupes vulnérables, la protection contre l'eau, le sol et l'air contaminés, et le renforcement de la recherche et des compétences en matière de santé et d'environnement (68,69). Il prenait également en compte la façon dont les différents modes de transport influent sur la santé, promouvait les déplacements actifs et les moyens de transport alternatifs, la réduction du bruit lié à la circulation et l'amélioration de la santé et du confort des usagers et des travailleurs des transports. Le troisième plan donnera lieu à trois groupes de travail transversaux et à un groupe de travail spécifique consacré aux transports, à la santé et à l'environnement. Il disposera également d'un comité national de direction appelé le GSE (Groupe Santé Environnement), qui surveillera et guidera la mise en œuvre des activités. Ce groupe réunira différents acteurs : représentants du gouvernement, députés, collectivités locales, associations, syndicats et employeurs, personnalités qualifiées et professionnels de la santé. Il sera autorisé à adapter les mesures en fonction des besoins et des nouvelles connaissances. Il fera office de groupe de réflexion permanent sur les questions de santé et d'environnement.



Comme, pour mettre en œuvre un plan d'action, il faut la collaboration de plusieurs ministères et comme son impact dépendra d'un engagement à long terme, il sera hautement souhaitable de le faire également ratifier par l'organe législatif (généralement le parlement) et de lui conférer une base juridique. Cela lui permettra de mieux résister aux changements politiques. Étant donné que ces processus peuvent prendre un certain temps, il sera essentiel, au cours du processus d'approbation, de pratiquer le plaidoyer, le lobbying et la communication. En fait, il pourra être très utile à la mise en œuvre du plan que son adoption s'accompagne d'une couverture par la presse ou par d'autres moyens d'information.

Si l'approbation officielle n'est pas obtenue à ce stade, le plan pourra encore être modifié avant d'être soumis à nouveau à l'organe de décision approprié. Cela pourra exiger du Comité de direction qu'il revienne à la phase 2 et suive à nouveau les étapes en conséquence.

3.3.2 Étape 12 : Intégrer les actions des plans dans les plans de travail de tous les ministères concernés

Une fois le plan officiellement approuvé, sa mise en œuvre effective peut commencer. Le processus réel dépendra du fonctionnement du pays. Il faudra, autant que possible, suivre de près les mesures proposées dans le plan. Un plan s'étendant généralement sur plusieurs cycles de planification des services gouvernementaux, il faudra intégrer les buts à court, moyen et long termes et les interventions et activités correspondantes dans les plans de travail de toutes les parties et de tous les intervenants concernés (encadré 16). Pour ce faire, le Comité de direction pourra avoir besoin de créer des groupes de travail et de leur demander d'élaborer les plans spécifiques.

Si, pendant cette phase, il devient nécessaire de modifier les interventions proposées à l'origine, tous les ajustements devront être apportés en se référant à l'objectif global du plan.

3.3.3 Étape 13 : Allouer le budget nécessaire

L'allocation du budget nécessaire est une étape cruciale et souvent difficile de la mise en œuvre (Encadré 17). Une partie de l'argent peut provenir du budget de l'État si le gouvernement ou le parlement l'approuve. Sinon, les ministères concernés peuvent allouer une partie de leur budget à la mise en œuvre d'activités du plan et/ou lever les fonds nécessaires auprès de bailleurs de fonds externes, tels que les donateurs bilatéraux. Il est essentiel que le plan d'action reçoive un certain montant de fonds pour assurer un appui politique et un soutien continu et couvrir des activités essentielles telles que la participation à des ateliers, à des formations et à des conférences internationales, ce pour quoi, souvent, l'argent fait défaut.

3.3.4 Étape 14 : Communiquer les activités et les résultats

Il est important de continuer à promouvoir et à faire connaître le plan d'action au public et aux intervenants une fois la phase d'élaboration achevée et le plan adopté par le gouvernement. Pour ce faire, il faudra dès le début élaborer un plan de communication pour soutenir la mise en œuvre avec la participation des médias. L'une des faiblesses communes aux grands projets de modification des comportements de déplacement est qu'ils ne sont pas assez planifiés et proactifs pour diffuser le message par l'entremise de divers médias, le résultat étant que l'activité des médias devient réactive.

En outre, une fois les premiers résultats de la phase d'évaluation disponibles, ceux-ci devront être communiqués et utilisés pour poursuivre les activités de plaidoyer et de sensibilisation. Cela pourra être très utile pour soutenir le plan. Il existe plusieurs façons de faire connaître le plan aux parties prenantes, y compris par un éventail de médias tels que l'Internet, la presse écrite, la télévision et la radio. La campagne de communication pourra cibler des parties prenantes qui s'intéressent à

certaines sujets, donner des informations générales ou combiner ces activités.

3.4 Phase 4 : Suivi, évaluation et amélioration

Le Comité de direction devra commencer à suivre et à évaluer le plan d'action à la première occasion. À chaque étape de la planification, de l'élaboration et de la mise en œuvre, il devra être produit une documentation pour le suivi, l'apprentissage de la conformité et le partage d'informations. Comme de nombreuses étapes devront être répétées ultérieurement, la documentation existante pourra être très utile. Le Comité de direction pourra tenir une bibliothèque de documentation sur la planification, l'élaboration et la mise en œuvre. Cela pourra également être très utile à d'autres pays qui souhaitent tirer des enseignements de l'expérience.

3.4.1 Étape 15 : Mettre en place l'équipe d'évaluation et mettre en œuvre le mécanisme ad hoc

Le Comité de direction décide de l'évaluation du plan d'action et en définit les conditions (voir la phase 2, étape 10).

Des experts internes et externes qui ont les compétences requises forment une équipe d'évaluation chargée de créer un plan et des instruments détaillés de suivi et d'évaluation dès le début du processus (encadré 18). Les méthodes d'évaluation sont généralement les suivantes :

- analyse des indicateurs relatifs aux transports, à l'environnement et à la santé définis dans le plan ;
- interview des principales parties prenantes à l'élaboration et à la mise en œuvre du plan d'action ;
- tenue de groupes de discussion chargés d'examiner les forces, faiblesses, opportunités et contraintes du plan, l'accent étant placé sur les enseignements tirés de la mise en œuvre ;

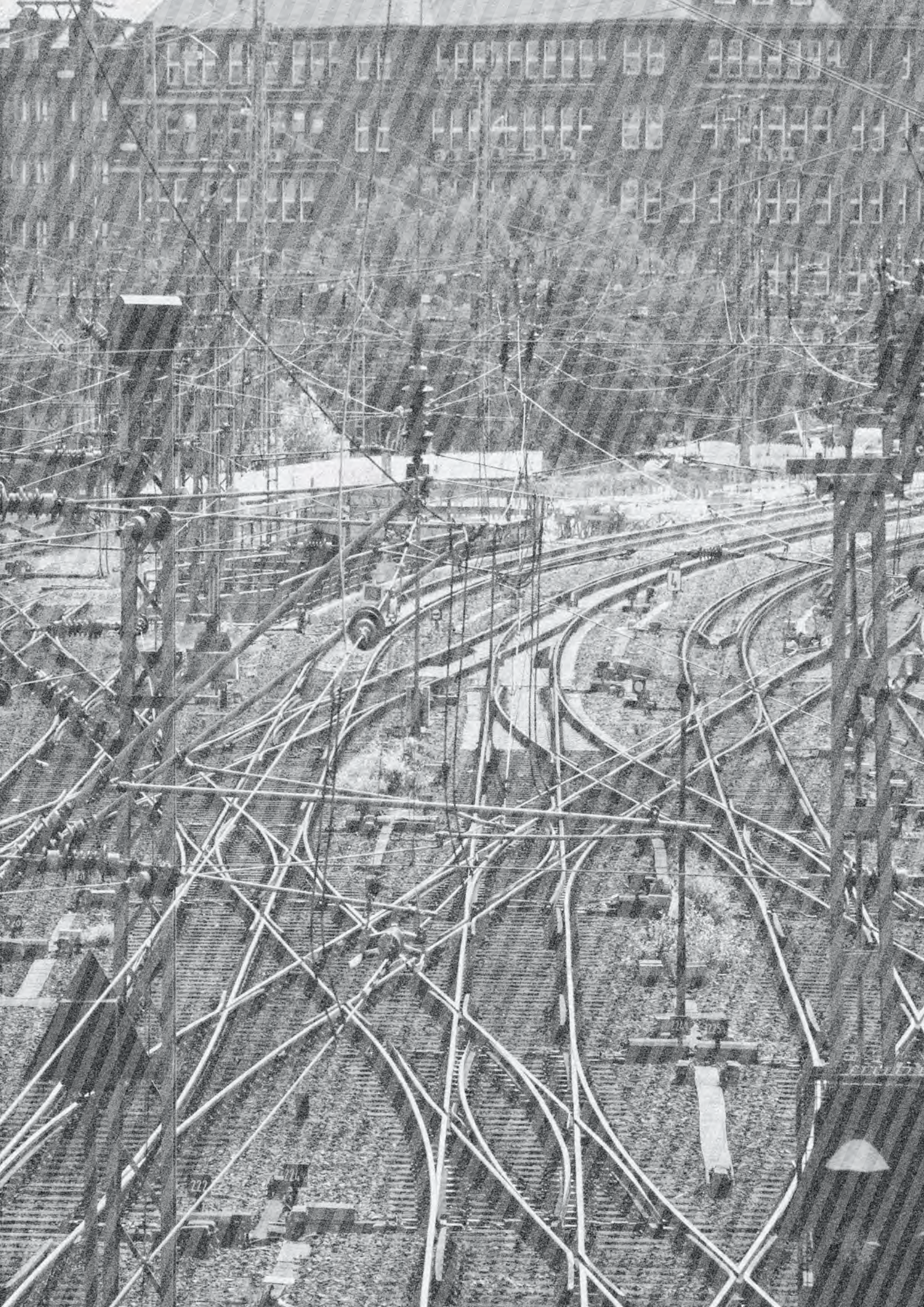
- examen qualitatif de documents relatifs au plan d'action (autres plans nationaux d'action sur les transports, l'environnement ou la santé, programmes nationaux de santé et stratégies de mise en place de transports viables).

3.4.2 Étape 16 : Maintenir et améliorer le plan national d'action

Dès le début de l'élaboration d'un plan national d'action, il faudra mettre en place un mécanisme qui permette de le tenir à jour. Il est important de fixer un calendrier d'examen et de mise à jour. Dans la pratique, les principaux moteurs de la mise à jour émergeront probablement de l'évaluation (étape 15 ci-dessus) et de la répétition de certaines étapes des phases 1 et 2. Cependant, il pourra y avoir, pour mettre à jour le plan, des raisons plus subtiles et complexes telles que des changements politiques, sociaux et économiques d'un pays.

Maintenir un plan d'action, cependant, ce n'est pas que fixer un calendrier de mise à jour (encadré 19). Il faudra que le Comité de direction et tous les organismes d'exécution entretiennent continuellement l'intérêt porté au plan. Il existe beaucoup de façons de le faire :

- réunions multilatérales permanentes rendant compte des progrès et des améliorations ;
- campagnes régulières d'information et de communication ciblant toutes les parties prenantes, y compris le public ;
- efforts constants déployés par le Comité de direction pour obtenir des fonds supplémentaires et un soutien politique d'autres parties prenantes, y compris le gouvernement ;
- participation des entreprises et de l'industrie.



Outils

Pour chaque phase et étape de l'élaboration d'un plan national d'action, on dispose, aux niveaux international, national, infranational et local, d'un éventail d'outils et de sources d'information. Le PPE-TSE tient à jour deux principales bases d'informations et d'outils utiles et offre un cadre propice à l'élaboration d'un tel plan.

La boîte à outils du PPE-TSE (<http://www.healthytransport.com>) offre une mine d'informations constamment mises à jour. Elle a été conçue pour aider les décideurs et les professionnels locaux à résoudre les problèmes de transport qui affectent la santé et l'environnement. En plus d'outils et de pratiques prometteuses, elle contient des notes d'orientation sur des sujets choisis et permet d'accéder à des informations provenant de sources pertinentes. Elle fournit des indications sur les effets sanitaires des transports, ainsi que des solutions durables à des questions telles que les accidents de la route, la pollution atmosphérique, le bruit, le changement climatique et l'activité physique.

Le portail d'échange d'informations du PPE-TSE (<http://www.thepep.org/CHWebSite/?lang=fr>) est un portail Web destiné à faciliter l'échange d'informations et de connaissances entre les secteurs des transports, de l'environnement et de la santé de la Région européenne. Il vise à répondre, en particulier, aux besoins des pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale, et d'Europe du Sud-Est. Il sert à recueillir, à diffuser et à échanger des informations sur les politiques de transport viables, la

législation, la recherche et les bonnes pratiques. Il couvre plus de 100 sujets relatifs aux transports, à l'environnement et à la santé, en priorité les effets des transports sur la santé et l'environnement, l'intégration des politiques, les transports urbains et la gestion de la demande de transport. Il est très pratique à utiliser et permet d'accéder de manière intuitive à des informations relatives à la pollution de l'air ou au bruit des zones urbaines, aux politiques mises en œuvre pour contrer les effets des voitures privées ou à d'autres sujets couverts par le PPE-TSE.

Le Partenariat du PPE-TSE est son « usine » ou son installation, capable de fournir une assistance technique à l'élaboration de plans nationaux d'action et à la production d'outils, de méthodes, de ressources et d'autres documents de fond pour les ateliers de course de relais du PPE-TSE. L'objectif principal est d'aider à renforcer les capacités des pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale, et d'Europe du Sud-Est. À ce titre, le Partenariat peut aider de façon déterminante les pays à élaborer et à mettre en œuvre un plan national d'action.

Autres sources d'échange d'éléments d'expérience et de diffusion de bonnes pratiques :

- POLIS – European Cities and Regions Networking for New Transport Solutions ;
- ACCESS – EURO CITIES for a New Mobility Culture ;



- CRPM – Conférence des régions périphériques maritimes d'Europe ;
- BEST – Benchmarking European Sustainable Transport ;
- the EU Transport Research Programme Knowledge Centre ;
- ELTIS – European Local Transport Information Service ;
- Programme européen de formation de professionnels du transport urbain ;
- Base de données sur les bonnes pratiques de gestion urbaine et de développement durable ;
- Initiative CIVITAS ;
- Projet EST– Environmentally Sustainable Transport – de l'OCDE.
- Mécanisme de rapport sur les transports et l'environnement (TERM) de l'AEE (<http://www.eea.europa.eu/themes/transport/indicators>)
- Statistiques fournies par l'International Transport Forum (ITF) (<http://www.internationaltransportforum.org/statistics/statistics.html>)
- Eurostat : Office statistique de l'UE (<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>)
- Outils d'évaluation de l'impact sur la santé du Bureau régional de l'OMS pour l'Europe (<http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environmental-health/health-impact-assessment>)
- Fiches du Système européen d'information sur la santé et l'environnement (ENHIS) du Bureau régional de l'OMS pour l'Europe (<http://www.euro.who.int/en/what-we-do/data-and-evidence/environment-and-health-information-system-enhis/publications/2009/enhis-fact-sheets-2009>)

Le présent chapitre répertorie plusieurs autres outils, sources d'information et possibilités de lecture pour chaque phase et étape décrite précédemment dans le manuel.

4.1 Phase 1 : Planification

4.1.1 Analyse de la situation en ce qui concerne les effets des transports sur la santé et l'environnement

- Étude de la performance environnementale (CEE-ONU) (<http://www.unece.org/env/epr/welcome.htm>)
- Études de la performance en matière d'environnement et de santé du Bureau régional de l'OMS pour l'Europe (<http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environmental-health/health-impact-assessment/country-work/environment-and-health-performance-reviews-ehprs>)
- Statistiques des transports de la Commission européenne (http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/statistics_en.htm)
- Données et cartes de l'AEE (<http://www.eea.europa.eu/data-and-maps>)
- Profils par pays de l'OMS sur le fardeau environnemental de la maladie (http://www.who.int/quantifying_ehimpacts/national/countryprofile/en/index.html)
- Profils par pays publiés dans *European status report on road safety. Towards safer roads and healthier transport choices*, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, 2009 (<http://www.euro.who.int/en/what-we-publish/abstracts/european-status-report-on-road-safety.-towards-safer-roads-and-healthier-transport-choices>)
- Profils par pays du Portail sur la recherche et l'innovation dans les transports (<http://www.transport-research.info/web>)

- *Economic valuation of transport-related health effects*, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, 2008 (<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/publications/pre-2009/economic-valuation-of-transport-related-health-effects-2008>)
 - *Outil d'évaluation économique des effets sanitaires (HEAT) liés à la pratique du vélo*, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, 2008 (<http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environmental-health/Transport-and-health/activities/promotion-of-safe-walking-and-cycling-in-urban-areas/quantifying-the-positive-health-effects-of-cycling-and-walking/health-economic-assessment-tool-heat-for-cycling>)
 - *Strategic environmental assessment for transport plans and programmes*, Department for Transport, Royaume-Uni, 2004 (<http://www.dft.gov.uk/webtag/documents/project-manager/unit2.11.php>)
 - *Outdoor air pollution: assessing the environmental burden of disease at national and local levels*, Siège de l'OMS, 2004 (http://www.who.int/quantifying_ehimpacts/publications/ebd5/en)
 - *Tools for health impact assessment of air quality: the AirQ 2.2 software*, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, 2004 (<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/tools-for-health-impact-assessment-of-air-quality-the-airq-2.2-software>)
 - *Burden of disease from environmental noise: quantification of health life years lost in Europe*, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, 2011 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/136466/e94888.pdf)
 - *Urban air quality management toolkit – toolkit*, Programme des Nations Unies pour l'environnement, 2005 (http://www.unep.org/urban_environment/pdfs/toolkit.pdf)
 - Outils d'analyse coût-bénéfice de l'OMS (http://www.who.int/hia/tools/xtra_tools/en/index.html)
 - Exemple de définition commune des enjeux avec l'Initiative *Good Places, Better Health* du Gouvernement écossais (<http://www.scotland.gov.uk/Topics/Health/Healthy-Living/Good-Places-Better-Health/Approach/Methodology>)
- #### 4.1.2 Politiques internationales relatives à l'évaluation de l'impact sur la santé et sur l'environnement
- Directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Journal officiel. 2001 ; L 197 : 30-7 (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001L0042:FR:HTML>)
 - Protocole de la CEE-ONU relatif à l'évaluation stratégique environnementale, CEE-ONU, 2003 (http://www.unece.org/fr/env/eia/sea_protocol_f.html)
 - Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, CEE-ONU, 1979 (<http://www.unece.org/env/lrtap>)
 - Législation européenne relative aux transports (http://europa.eu/legislation_summaries/transport/index_fr.htm)
- #### 4.1.3 Sensibilisation
- TEACH-VIP module on injury prevention, policy development and advocacy, Siège de l'OMS, 2007 (http://who.int/violence_injury_prevention/capacitybuilding/teach_vip/e-learning/en)

4.2 Phase 2 : Élaboration

4.2.1 Sources utilisables pour des interventions afférentes aux transports, à la santé et à l'environnement

- Course de relais (série d'ateliers) du PPE-TSE sur des transports urbains durables et sains (<http://www.unece.org/index.php?id=26085>)
- TEACH-VIP core (one) and advanced (three) modules on road traffic: risk factors, interventions, good practices, developing interventions, Siège de l'OMS, 2007 (<http://teach-vip.edc.org>)
- PPE-TSE. *Travailler ensemble pour un transport durable et sain : Guide pratique des conditions institutionnelles propices à l'intégration des politiques des transports, de la santé et de l'environnement*, CEE-ONU, 2008 (<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/en/publications/WorkingTogether.Guidance.fr.pdf>)
- WHO's capacity-building tool on road traffic injury prevention: TEACH-VIP, core module 20, Siège de l'OMS, 2008 (<http://teach-vip.edc.org>)
- Driving force–pressure–state–exposure–effect–action (DPSEEA) framework adapted to a broader context (Morris G. New approaches to problem framing in environmental health: application to water. *Public Health*. 2010;124:607–12)
- Multiple exposures multiple effects (MEME) model, Siège de l'OMS, 2014 (<http://www.who.int/ceh/indicators/indicconcept/en>)
- Outil d'évaluation économique des effets sanitaires (HEAT) liés à la pratique du vélo, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, 2008 (<http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environmental-health/Transport-and-health/activities/promotion-of-safe-walking-and-cycling-in-urban-areas/quantifying-the-positive-health-effects-of-cycling-and-walking/health-economic-assessment-tool-heat-for-cycling>)
- Études de cas et bonnes pratiques suivies dans les transports, la santé et l'environnement dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, Siège de l'OMS, 2010 (<http://www.who.int/heli/risks/urban/transpdirectory/en/index2.html>)
- Partenariat pour des carburants et des véhicules propres, créé au Sommet mondial sur le développement durable en septembre 2002 pour réduire la pollution de l'air par les véhicules dans les pays à revenu faible ou intermédiaire en promouvant des carburants et des véhicules propres (<http://www.unep.org/pcfv/main/main.htm>)
- Centre d'échange d'informations du Programme des Nations Unies pour l'environnement sur les transports respectueux de l'environnement pour l'Europe centrale et orientale (<http://est.east.unep.ch>)
- Le Plan d'action pour l'environnement et la santé des enfants en Europe, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, 2004 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0011/78644/E83339.pdf)
- Service européen d'information sur les transports locaux (<http://www.eltis.org>)
- Plate-forme européenne sur la gestion de la mobilité (<http://www.epomm.eu>)
- ADD HOME (<http://www.add-home.eu>)
- Open Source for Mobile and Sustainable City (OSMOSE) (<http://www.osmose-os.org>)
- Sustainable Mobility (SMILE) (<http://www.smilesproject.eu>)
- Campagne européenne de sensibilisation pour changer le paysage énergétique (<http://www.managenergy.org>)

net/download/0509seec_brochure_FR.pdf)

- Centre d'échange d'informations du Programme des Nations Unies pour l'environnement sur les transports respectueux de l'environnement pour l'Europe centrale et orientale (<http://estest.unep.ch>)
- *Collaboration between the health and transport sectors in promoting physical activity: examples from European countries*, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, 2008 (<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/publications/pre-2009/collaboration-between-the-health-and-transport-sectors-in-promoting-physical-activity-examples-from-european-countries>)
- *Transport interventions promoting safe cycling and walking: evidence briefing*, National Institute for Health and Clinical Excellence, 2007 (http://www.nice.org.uk/niceMedia/pdf/Transport_Evidence_Briefing_05-07.pdf, pages 22 and 35–38)
- *Preventing injuries in Europe: from international collaboration to local implementation*, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, 2010 (<http://www.euro.who.int/en/health-topics/disease-prevention/violence-and-injuries/publications/2010/preventing-injuries-in-europe-from-international-collaboration-to-local-implementation>)
- *Green paper on urban mobility – stakeholder consultation report*, ECORYS Nederland BV pour la Commission européenne, 2008 (http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/doc/2008_green_paper_urban_mobility_stakeholder_consultation_report.pdf)
- *Sustainable urban transport plans*, Commission européenne, 2007 (http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/doc/2007_sustainable_urban_transport_plan.pdf; annex: http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/doc/2007_sustainable_urban_transport_plan_annex.pdf)
- Portail de la Commission européenne sur les politiques de transport viables (http://ec.europa.eu/transport/sustainable/index_en.htm)
- May AD, *Developing sustainable urban land use and transport strategies – a decision makers guidebook*, projet PROSPECTS, 2003 (http://www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Forschung/International/PROSPECTS/pr_del15dmgen.pdf)
- *A healthy city is an active city: a physical activity planning guide*, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, 2008 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0012/99975/E91883.pdf)
- *GlZ sourcebook on sustainable urban transport*, Sustainable Urban Transport Project, 1999 (http://www.sutp.org/index.php?option=com_content&task=view&id=426&Itemid=189&lang=en)
- *Guide mondial des villes-amies des aînés*, Siège de l'OMS, 2007 (http://www.who.int/ageing/age_friendly_cities_guide/fr/)
- Sustainable urban mobility plans, European Local Transport Information Service (<http://www.mobilityplans.eu/index.php?ID1=4&id=4>)

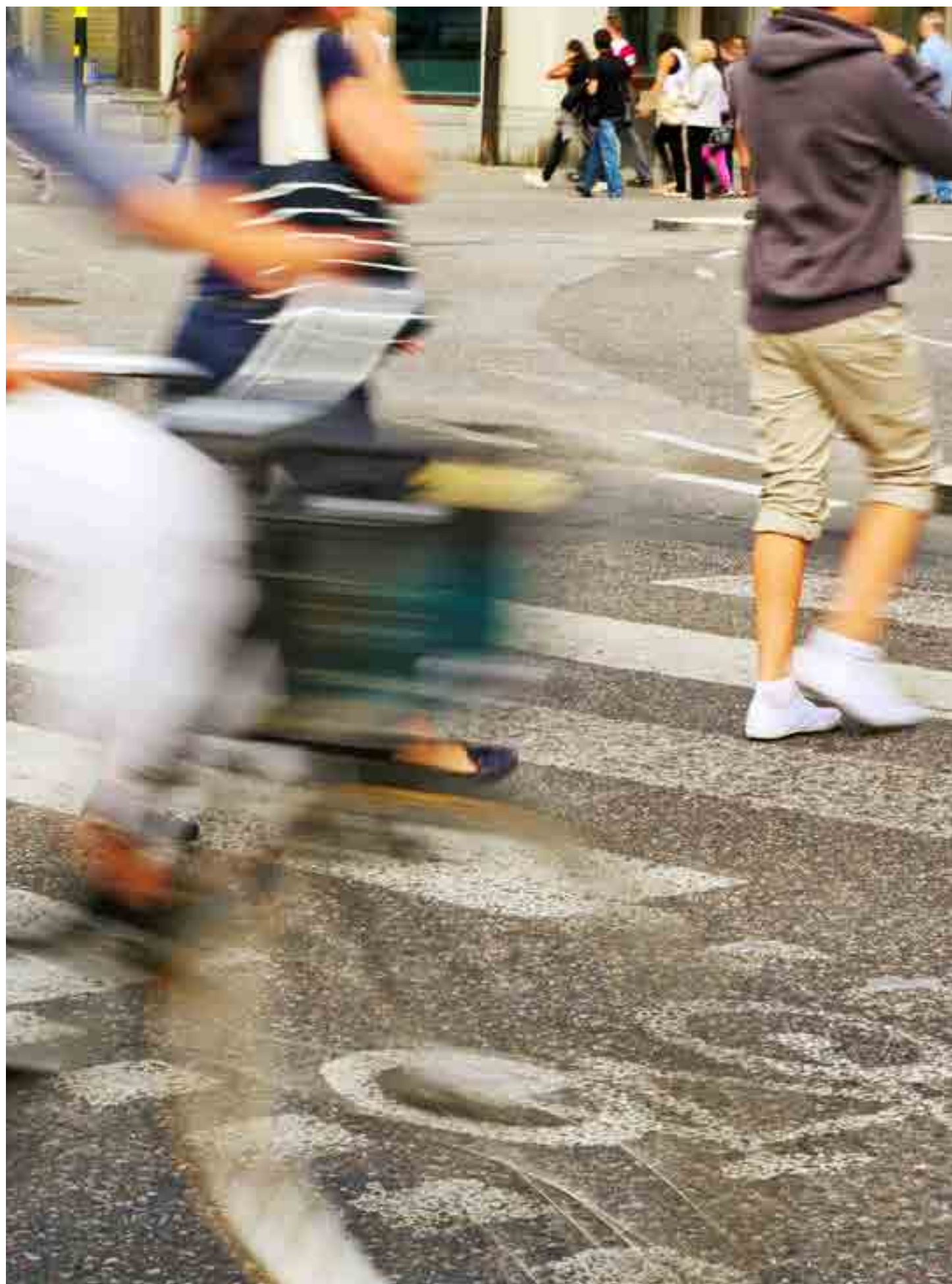
4.3 Phase 3 : Mise en œuvre

- PPE-TSE, *Travailler ensemble pour un transport durable et sain : Guide pratique des conditions institutionnelles propices à l'intégration des politiques des transports, de la santé et de l'environnement*, CEE-ONU, 2008 (<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/en/publications/WorkingTogether.Guidance.fr.pdf>)

- Orientation, formation et renforcement des capacités, Siège de l'OMS, 2014 (<http://www.who.int/heli/risks/urban/transpdirectory/en/index4.html>)
- Plaidoyer et participation de la communauté, Siège de l'OMS, 2014 (<http://www.who.int/heli/risks/urban/transpdirectory/en/index5.html>)
- *EU funding for environment: a handbook for the 2007–13 programming period*, Fonds mondial pour la nature, 2005 (<http://assets.panda.org/downloads/eufundingforenvironmentweb.pdf>)
- and-evidence/environment-and-health-information-system-enhis)
- Indicateurs sur les transports et l'environnement (TERM), AEE, 2014 (<http://www.eea.europa.eu/themes/transport/indicators>)
- Surveillance et suivi de l'évolution des transports, Siège de l'OMS, 2014 (<http://www.who.int/heli/risks/urban/transpdirectory/en/index6.html>)
- Surveillance et suivi des indicateurs relatifs à l'environnement et à la santé liés aux transports, Siège de l'OMS, 2014 (<http://www.who.int/heli/risks/urban/transpdirectory/en/index7.html>)

4.4 Phase 4 : Suivi, évaluation et amélioration

- Système européen d'information sur la santé et l'environnement (ENHIS), Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, 2014 (<http://www.euro.who.int/en/data->



5

Références

1. Déclaration d'Amsterdam : Relier les maillons de la chaîne : choix en matière de transports pour notre santé, l'environnement et la prospérité. Genève : Commission économique des Nations Unies pour l'Europe ; 2009 (http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/en/hlm/documents/2009/Amsterdam_Declaration_FRE.pdf, consulté le 14 mars 2014).
2. Déclaration de Parme sur l'environnement et la santé. Copenhague : Bureau régional de l'OMS pour l'Europe ; 2010 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0005/78611/E93619.pdf, consulté le 14 mars 2014).
3. CE Delft, Infrac, Fraunhofer ISI. External costs of transport in Europe: update study for 2008. Delft: CE Delft; 2011 (http://www.cedelft.eu/publicatie/external_costs_of_transport_in_europe/1258, accessed 14 March 2014).
4. Length of land transport infrastructure in the EEA-32. Copenhagen: European Environment Agency; 2012 (<http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/term18-length-of-land-transport-infrastructure-in-the-eea-32>, accessed 14 March 2014).
5. Mitis F, Sethi D. European facts and global status report on road safety. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2013 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0010/185572/e96811.pdf, accessed 14 March 2014).
6. Review of evidence on health aspects of air pollution – REVIHAAP Project: technical report. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2013 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0004/193108/REVIHAAP-Final-technical-report-final-version.pdf, accessed 14 March 2014).
7. Global health risks: mortality and burden of disease attributable to selected major risks. Geneva: World Health Organization; 2009 (http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/GlobalHealthRisks_report_full.pdf, accessed 14 March 2014).
8. Burden of disease from environmental noise: quantification of healthy life years lost in Europe. Geneva: World Health Organization; 2011 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/136466/e94888.pdf, accessed 14 March 2014).
9. Commission staff working document: accompanying document to the Communication from the Commission to the Council and the European Parliament. Results of the review of the Community strategy to reduce CO₂ emissions from passenger cars and light-commercial vehicles, Brussels: European Commission; 2007 (http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/sec_2007_60_exsum_en.pdf, accessed 14 March 2014).
10. EEA land take (CSI 014/LSI 001) – assessment published Jun 2013. Copenhagen: European Environment Agency; 2013 (<http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/term18-length-of-land-transport-infrastructure-in-the-eea-32>, accessed 14 March 2014).

- www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/land-take-2/assessment-2, accessed 14 March 2014).
11. Loomis D et al. The carcinogenicity of outdoor air pollution. *Lancet Oncol.* 2013;14:1262–1263.
 12. Environmentally sustainable transport for Asian cities: a sourcebook. Nagoya: United Nations Centre for Regional Development; 2007 (http://www.uncrd.or.jp/env/publication/est_sourcebook.pdf, accessed 14 March 2014).
 13. Trilling M. Decreasing dependence on fossil fuels: the role of EU public banks in energy financing in central and eastern Europe. Prague: CEE Bankwatch and Friends of the Earth Europe EU Funds Campaign Coordinator; 2013 (<http://www.europarl.europa.eu/document/activities/cont/201304/20130425A TT65196/20130425ATT65196EN.pdf>, accessed 14 March 2014).
 14. Travailler ensemble pour un transport durable et sain : Guide pratique des conditions institutionnelles propices à l'intégration des politiques des transports, de la santé et de l'environnement. New York : Nations Unies ; 2009 (<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/en/publications/WorkingTogether.Guidance.fr.pdf>, consulté le 14 mars 2014).
 15. Global Strategy on Diet, Physical Activity and Health. Geneva: World Health Organization; 2004 (http://www.who.int/dietphysicalactivity/strategy/eb11344/strategy_english_web.pdf, accessed 14 March 2014).
 16. WHO air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide: global update 2005. Geneva: World Health Organization; 2006 (http://whqlibdoc.who.int/hq/2006/WHO_SDE_PHE_OEH_06.02_eng.pdf, accessed 14 March 2014).
 17. Objectifs du Millénaire pour le développement [site Web]. New York : Nations Unies ; 2014 (<http://www.un.org/fr/millenniumgoals/>, consulté le 14 mars 2014).
 18. Assemblée générale des Nations Unies, Résolution sur la sécurité routière mondiale. New York : Nations Unies ; 2010 (http://www.who.int/roadsafety/about/resolutions/sept_2011_sg_report_fr.pdf, consulté le 14 mars 2014).
 19. Protocole à la convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, relatif à l'évaluation stratégique environnementale. Genève : Commission économique des Nations Unies pour l'Europe ; 2003 (<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/eia/documents/legaltexts/protocolfrench.pdf>, consulté le 14 mars 2014).
 20. Recommandation du Conseil de l'Union européenne sur la prévention des blessures et la promotion de la sécurité. Bruxelles : Commission européenne ; 2007 (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2007:164:0001:0002:FR: PDF>, consulté le 14 mars 2014).
 21. Charte sur les transports, l'environnement et la santé. Copenhague : Bureau régional de l'OMS pour l'Europe ; 1999 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0019/95005/E73498.pdf, consulté le 14 mars 2014).
 22. A strategic framework for air quality management in Asia. Nairobi: United Nations Environment Programme; 2004 (http://www.unep.org/PDF/APMA_strategic_framework.pdf, accessed 14 March 2014).
 23. European Charter of Pedestrians' Rights. Strasbourg: European Parliament; 1988 (<http://www.pezh.gr/english/pedchart.htm>, accessed 14 March 2014).

24. Harare resolution on the prevention and control of regional air pollution in southern Africa and its likely transboundary effects. Gaborone: Southern African Development Community; 1998 (<http://www.sei-international.org/mediamanager/documents/Projects/Atmospheric/RapidC/harres.PDF>, accessed 14 March 2014).
25. Santé 2020 : une stratégie et un cadre politique européens pour le XXI^e siècle. Copenhague : Bureau régional de l'OMS pour l'Europe ; 2013 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0005/215258/Health2020-Long-Fre.pdf, consulté le 14 mars 2014).
26. Convention-Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. New York : Nations Unies ; 1992 (<http://unfccc.int/resource/docs/convkp/convfr.pdf>, consulté le 14 mars 2014).
27. Convention des Nations Unies sur la circulation routière – version consolidée 2006. Genève : Commission économique des Nations Unies pour l'Europe ; 2006 (http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_traffic_FR.pdf, consulté le 14 mars 2014).
28. Convention des Nations Unies sur la circulation routière. Genève : Commission économique des Nations Unies pour l'Europe ; 1968 (<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/crt1968f.pdf>, consulté le 14 mars 2014).
29. Convention des Nations Unies sur la circulation routière et sur la signalisation routière. Genève : Commission économique des Nations Unies pour l'Europe ; 1968 (http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_signs_2006v_FR.pdf, consulté le 14 mars 2014).
30. Agreement concerning the Establishing of Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts Which Can Be Fitted and/or Be Used on Wheeled Vehicles. Brussels: European Commission; 1998 (<http://ec.europa.eu/world/agreements/prepareCreateTreatiesWorkspace/treatiesGeneralData.do?step=0&redirect=true&treatyId=631>, accessed 14 March 2014).
31. Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of Such Inspections, Vienna, 1997. Geneva: United Nations Economic Commission for Europe; 1997 (<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/conf4e.pdf>, accessed 14 March 2014).
32. Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance. Genève : Commission économique des Nations Unies pour l'Europe ; 1979 (<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/lrtap/full%20text/1979.CLRTAP.f.pdf>, consulté le 14 mars 2014).
33. Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement. Genève : Commission économique des Nations Unies pour l'Europe ; 1998 (<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/pp/documents/cep43f.pdf>, consulté le 14 mars 2014).
34. Convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière. Genève : Commission économique des Nations Unies pour l'Europe ; 1991 (<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/eia/documents/legaltexts/conventiontextfrench.pdf>, consulté le 14 mars 2014).

35. Carpathian Convention. Vienna: United Nations Environment Programme; 2003 (http://www.carpathianconvention.org/tl_files/carpathiancon/Downloads/04%20Publications%20-%20Press%20-%20Gallery/Documents%20and%20Publications/4.1.1%20CarpathianConvention.pdf, accessed 14 March 2014).
36. Convention sur la protection des Alpes. Bruxelles : Commission européenne ; 2006 (http://europa.eu/legislation_summaries/environment/nature_and_biodiversity/l28161_fr.htm, consulté le 14 mars 2014).
37. Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route. Genève : Commission économique des Nations Unies pour l'Europe ; 1957 (http://www.unece.org/fr/trans/danger/publi/adr/adr_f.html, consulté le 14 mars 2014).
38. Directive du parlement européen et du conseil concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe. Bruxelles : Commission européenne ; 2008 (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:152:0001:0044:FR:PDF>, consulté le 14 mars 2014).
39. Directive du Parlement européen et du Conseil relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie. Bruxelles : Commission européenne ; 2009 (http://europa.eu/legislation_summaries/environment/air_pollution/en0011_fr.htm, consulté le 14 mars 2014).
40. Règlement du parlement européen et du conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers. Bruxelles : Commission européenne ; 2009 (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0443:fr:PDF>, consulté le 14 mars 2014).
41. National Transport Plan 2014–2023: English summary. Oslo: Ministry of Transport and Communications, 2013 (<http://www.ntp.dep.no/English>, accessed 14 March 2014).
42. Germany's National Cycling Plan. Bonn: Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure; 2010 (<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/en/transferstelle>, accessed 14 March 2014).
43. Schopper D, Lormand JD, Waxweiler R, eds. Developing policies to prevent injuries and violence: guidelines for policy-makers and planners. Geneva: World Health Organization; 2006 (http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/39919_oms_br_2.pdf, accessed 14 March 2014).
44. Bényi M et al. Injury prevention: situation, analysis, policy – good practices. Budapest: National Centre for Healthcare Inspection and Audit; 2010 (http://193.225.50.35/dokumentum/2009/ANG_0602.pdf, accessed 14 March 2014).
45. Policy toolkit for strengthening health sector reform. Washington, DC: Latin American and Caribbean Regional Sector Reform Initiative; 2000 (http://www.google.it/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CC0QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.healthsystems2020.org%2Ffiles%2F1002_file_lacpolicytoolkitforHSR_EN.pdf, accessed 14 March 2014).
46. Stead D. Institutional aspects of integrating transport, environment and health policies. Delft: Delft University of Technology; 2008 (Transport Policy 15:139–48).

47. Developing NICE public health guidance. London: National Institute for Health and Care Excellence, 2014 (http://www.nice.org.uk/aboutnice/howwework/developingnicepublichealthguidance/developing_nice_public_health_guidance.jsp, accessed 14 March 2014).
48. Public health guidance process and method guides. London: National Institute for Health and Care Excellence, 2014 (http://www.nice.org.uk/aboutnice/howwework/developingnicepublichealthguidance/publichealthguidanceprocessandmethodguides/public_health_guidance_process_and_method_guides.jsp, accessed 14 March 2014).
49. Racioppi F et al. Preventing road traffic injury: a public health perspective for Europe. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2004 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0003/87564/E82659.pdf, accessed 14 March 2014).
50. Mobilitätserziehung. Bonn: Federal Ministry for the Environment, Nature Conservation, Building and Nuclear Safety; 2014 (<http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/mobil/projekte/schule.htm>, accessed 14 March 2014).
51. Lehr- und Lernmaterialien zum Jahresthema Mobilität: UN-Dekade "Bildung für nachhaltige Entwicklung". Bonn: Deutsche UNESCO-Kommission; 2013 (http://www.bne-portal.de/fileadmin/unesco/de/Downloads/Dekade_Publikationen_national/20130207_Lehrmaterialien_2520Mobilit_25C3_25A4t.File.pdf, accessed 14 March 2014).
52. [Children's Environment and Health Action Plan of Serbia.] Belgrade: Ministry of Health; 2009.
53. Masterplan Radfahren. Vienna: Ministry of Life; 2011 (http://www.lebensministerium.at/publikationen/umwelt/laerm_verkehr_mobilitaet/masterplan_radfahren.html, accessed 14 March 2014).
54. klima:aktiv mobil – the National Action Programme for Mobility Management. Vienna: Austrian Energy Agency; 2014 (<http://www.klimaaktiv.at/english/mobility/Mobility.html>, accessed 14 March 2014).
55. Key messages for Transport Health and Environment Pan-European Programme (THE PEP) toolbox: what works? Geneva: Transport Health and Environment Pan European Programme, 2009 (http://www.healthytransport.com/athena/site/file_database/key_messages.pdf, accessed 14 March 2014).
56. The first Austrian Mobility Centre in Graz. Brussels: ELTIS; 2014 (http://www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=1301, accessed 14 March 2014).
57. Bures: Helmpflicht wirkt – 100 Kinder weniger mit Kopfverletzungen im Spital. Vienna: Federal Ministry for Transport, Innovation and Technology; 2012 (<http://www.bmvit.gv.at/presse/aktuell/nvm/2012/0606OTS0123.html>, accessed 14 March 2014).
58. Worum geht es? Vienna: AUVA Radworkshop; 2014 (<http://www.radworkshop.info/cms>, accessed 14 March 2014).
59. Mobilité [site Web]. Bruxelles : Service Public Fédéral belge ; 2014 (<http://www.belgium.be/fr/mobilite/>, consulté le 14 mars 2014).
60. Integration of environment into transport policy – from strategies to good practice. Highlights from the Conference on Good Practice in Integration of Environment into Transport Policy, 10–11 October 2002. Brussels, Belgium. Brussels: European Commission; 2003 (<http://ec.europa.eu/environment/>

archives/gpc/pdf/transp_policy_en.pdf, accessed 14 March 2014).

61. Cadre institutionnel du PPE-TSE. Genève : Commission économique des Nations Unies pour l'Europe; 2009 (<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/en/commitee/documents/2009/ECE.AC.21.SC.2009.7%20French.%20THE%20PEP%20institutional%20framework%20.pdf>, consulté le 14 mars 2014).
62. Travailler ensemble pour un transport durable et sain : Guide pratique des conditions institutionnelles propices à l'intégration des politiques des transports, de la santé et de l'environnement. New York : Nations Unies ; 2008 (<http://www.thepep.org/en/publications/WorkingTogether.Guidance.fr.pdf>, consulté le 14 mars 2014).
63. MacArthur ID. Local environmental health planning: guidelines for local and national authorities. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2002 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0006/98412/E76436.pdf, accessed 14 March 2014).
64. Kommunal Klimaschutz [website]. Cologne and Berlin: Kommunal Klimaschutz; 2014 (<http://kommunen.klimaschutz.de/portal.html>, accessed 14 March 2014).
65. Developing an effective evaluation plan. Atlanta: United States Centers for Disease Control and Prevention, National Center for Chronic Disease Prevention and Health Promotion, Office on Smoking and Health, Division of Nutrition, Physical Activity, and Obesity; 2011 (<http://www.cdc.gov/obesity/downloads/cdc-evaluation-workbook-508.pdf>, accessed 14 March 2014).
66. Good Places, Better Health [website]. Edinburgh: Scottish Government; 2014 (<http://www.scotland.gov.uk/Topics/Health/Healthy-Living/Good-Places-Better-Health>, accessed 14 March 2014).
67. Durand F et al. Contribution à l'évaluation du 2^{ème} Plan national santé environnement 2009–2013. Paris : Conseil général de l'environnement et du développement durable ; 2013 (<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/contribution-a-l-evaluation-du-a1656.html>, consulté le 14 mars 2014).
68. Environment and health: 2nd National Action Plan 2009–2013 – everything you need to know about the NEHAP 2. Paris: Ministry of Ecology, Energy, Sustainable Development and the Sea; 2010 (http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PNSE2_sup_grd_public_anglais-2.pdf, accessed 14 March 2014).
69. Deuxième Plan national santé environnement 2009–2013. Paris : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie ; 2010 (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PNSE2.pdf>, consulté le 14 mars 2014).

Annexe 1. Proposition de structure d'un plan national d'action pour les transports, la santé et l'environnement

Un plan national d'action pour les transports, la santé et l'environnement pourra être structuré comme suit :

- préambule (justification du plan : description de la situation des transports, de la santé et de l'environnement et des objectifs et principes directeurs du plan) ;
- objectifs et indicateurs ;
- interventions ;
 - objectif(s) ;
 - description des interventions ;
 - organisme chef de file ;
 - partenaires ;
 - budget ;
 - calendrier ;
- calendrier ;
- rôles et responsabilités ;
- budgets ;
- plan de communication ;
- gestion de la performance ;
- suivi et évaluation.

Annexe 2.

Études de cas par pays

Ressources nationales et régionales et études de cas de pays

On trouvera ci-après une liste de ressources disponibles dans des pays qui ont élaboré ou élaborent actuellement des plans nationaux d'action pour les transports, la santé et l'environnement. Pour plus d'informations à jour, voir le portail d'échange d'informations du PPE-TSE à l'adresse : <http://www.thepep.org/chwebsite>.

Pays	Plan d'action	Liens
Allemagne	Plan d'action pour l'environnement et la santé, 1999 (allemand seulement)	http://www.apug.de
Autriche	Rapport sur la mise en œuvre du plan d'action sur l'environnement et la santé des enfants (2010)	http://publikationen.lebensministerium.at/filemanager/download/57383
Belgique	Plan d'action pour l'environnement et la santé, 2009–2013 (français, néerlandais et allemand seulement)	http://www.health.belgium.be/filestore/18076820_FR/4_Annexe_Program_Operationelle_NEHAP_2009-2013-jvo-100304_18076820_fr.doc Portail principal : www.nehap.be
Danemark	<i>Environment and health are closely related: strategy and action plan to protect public health against environmental factors</i> , 2003	http://www2.mst.dk/Udgiv/publications/2003/87-7972-931-2/pdf/87-7972-932-0.pdf
France	Deuxième plan national santé environnement, 2009–2013	http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PNSE2.pdf http://http://www.developpement-durable.gouv.fr/PNSE2-2009-2013.html http://www.sante.gouv.fr/rapports-annuels-de-suivi-du-pnse-2.html Résumé en anglais : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PNSE2_gdPUBLIC_GB_web.pdf Résumé en russe : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PNSE2_gdPUBLIC_RUS_web.pdf
France	Rapport d'évaluation du Premier plan national santé environnement, 2004–2008	http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CODEV_Rapport.pdf
Malte	Examen de la performance en matière d'environnement et de santé – Malte <i>National Environmental and Health Action Plan: summary and priorities – a review</i>	http://ehealth.gov.mt/HealthPortal/public_health/environmental-health/policy_coord_unit/seminars_publications.aspx
Norvège	Plan d'action pour les transports 2010-2019 assorti d'approches intégrées et viables impliquant également le secteur de la santé	http://www.ntp.dep.no
Portugal	Plan national d'action pour l'environnement et la santé (portugais seulement)	http://www.apambiente.pt/politicasambiente/AmbienteSaude/emportugal/Paginas/default.aspx
Royaume-Uni	<i>A Children's Environment and Health Strategy for the United Kingdom</i> , 2009	http://www.hpa.org.uk/cehape
Serbie	Plan national d'action sur l'environnement et la santé des enfants, 2009	http://www.cehap.gov.rs/en.html
Suède	Plan national d'action sur l'environnement et la santé, 2007 (suédois seulement)	http://www.socialstyrelsen.se/publikationer2007/2007-131-28

Le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe

L'Organisation mondiale de la santé (OMS), créée en 1948, est une institution spécialisée des Nations Unies à qui incombe, sur le plan international, la responsabilité principale en matière de questions sanitaires et de santé publique. Le Bureau régional de l'Europe est l'un des six bureaux régionaux de l'OMS répartis dans le monde. Chacun d'entre eux a son programme propre, dont l'orientation dépend des problèmes de santé particuliers des pays qu'il dessert.

États membres

Albanie
Allemagne
Andorre
Arménie
Autriche
Azerbaïdjan
Biélarus
Belgique
Bosnie-Herzégovine
Bulgarie
Chypre
Croatie
Danemark
Espagne
Estonie
Ex-République yougoslave
de Macédoine
Fédération de Russie
Finlande
France
Géorgie
Grèce
Hongrie
Irlande
Islande
Israël
Italie
Kazakhstan
Kirghizistan
Lettonie
Lituanie
Luxembourg
Malte
Monaco
Monténégro
Norvège
Ouzbékistan
Pays-Bas
Pologne
Portugal
République de Moldova
République tchèque
Roumanie
Royaume-Uni
Saint-Marin
Serbie
Slovaquie
Slovénie
Suède
Suisse
Tadjikistan
Turkménistan
Turquie
Ukraine

Original : anglais



**Organisation mondiale de la santé
Bureau régional de l'Europe**

UN City, Marmorvej 51, DK-2100 Copenhagen Ø, Danemark
Tél. : +45 45 33 70 00 Fax : +45 45 33 70 01 Courriel : contact@euro.who.int
Site Web : www.euro.who.int