



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

CEP/1999/2
16 juillet 1999

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES POLITIQUES DE L'ENVIRONNEMENT

(Sixième session, 20-24 septembre 1999)
(Point 9 c) de l'ordre du jour provisoire)

**POURSUITE DES TRAVAUX CONCERNANT LES MODES
DE CONSOMMATION DURABLES**

Note du secrétariat *

1. La consommation est déterminante pour le développement durable et ses dimensions économique, environnementale et sociale. Elle a des incidences importantes sur le volume et le mode de production et sur les ponctions que celle-ci oblige à opérer dans les ressources naturelles et environnementales. Selon le programme Action 21, les modes de consommation et de production non viables, en particulier dans les pays industrialisés, sont la cause principale de la détérioration constante de l'environnement. Les ministres qui ont participé à la quatrième Conférence ministérielle sur le thème "Un environnement pour l'Europe" (Århus, 1998) ont reconnu que la modification des modes de consommation et de production devait être à la base de la transition vers une région de la CEE orientée vers la durabilité et ont constaté avec inquiétude que certains développements dans les pays en transition sur le plan économique risquaient d'entraîner un renforcement des modes de consommation non durables (ECE/CEP/41, annexe II, par. 21).

*Établie comme suite à la décision prise par le Comité des politiques de l'environnement à sa cinquième session (ECE/CEP/63, par. 20).

2. Les politiques de l'environnement ont toujours consisté essentiellement à agir sur l'offre (la production). Mais de plus en plus cette action sur l'offre est complétée par des mesures axées sur la demande et visant à infléchir le comportement des consommateurs. Actuellement les pouvoirs publics à divers échelons sont à la recherche notamment de moyens d'action et d'outils efficaces pour stimuler la demande de biens et de services écologiquement rationnels dans les principaux domaines de consommation, comme le logement, l'alimentation, l'énergie, les transports et les loisirs. L'une des premières leçons que l'on peut tirer des études menées récemment dans le cadre de la CEE et d'autres instances est que les programmes associant mesures axées sur l'offre et mesures axées sur la demande mis en oeuvre par les pouvoirs publics à divers échelons conjointement ou de façon coordonnée pour promouvoir des modes de consommation durables sont apparemment très prometteurs.

3. L'expérience acquise à cet égard par la CEE est présentée succinctement au chapitre I et les activités relatives aux modes de consommation durables menées par d'autres organisations internationales sont décrites en annexe. La présente note s'achève par un plan détaillé des nouveaux travaux que le Comité pourrait entreprendre compte tenu de l'expérience et des informations susmentionnées.

I. EXPÉRIENCE RÉCENTE DE LA CEE

4. Comme suite au Programme écologique pour l'Europe (PEE) qui recommande de modifier les modes de consommation et les comportements individuels par des efforts de sensibilisation, des règlements techniques et des mesures d'incitation économiques, le Comité des politiques de l'environnement, en coopération avec le Comité des établissements humains, a organisé un atelier sur les moyens d'encourager les initiatives locales en faveur de modes de consommation durables. À l'invitation du Gouvernement autrichien, l'atelier s'est tenu à Vienne du 2 au 4 février 1998. Les participants à l'atelier ont examiné :

- Des exemples concrets d'initiatives communautaires en faveur de modes de consommation durables et leurs effets sur l'environnement, l'emploi et la compétitivité;
- Les obstacles à la promotion de projets de consommation durable, tels que les règlements et les mesures économiques et fiscales dissuasives;
- Les moyens dont les pouvoirs publics à l'échelon central disposent pour à la fois lever ces obstacles et inciter les particuliers à adopter un mode de consommation durable;
- Les possibilités qui s'offrent de sensibiliser le public et de promouvoir l'établissement de partenariats entre les pouvoirs publics à l'échelon central, les collectivités locales et régionales et les grands groupes comme les milieux commerciaux et industriels et les organisations de défense des consommateurs.

5. Les participants à l'atelier ont analysé en détail une série d'études nationales portant sur des projets de consommation durable dans trois domaines : le logement; les biens de consommation (y compris les denrées

alimentaires) et les services; et les loisirs et le tourisme. Ils ont analysé également des études de cas consacrées à des politiques visant à promouvoir des modes de consommation durables dans six villes européennes.

6. Les participants à l'atelier ont reconnu qu'il était important dans le cadre d'une stratégie à long terme plus large visant à mettre en place des modes de consommation écologiquement, économiquement et socialement durables, d'infléchir le comportement des consommateurs. Les pouvoirs publics, à divers échelons, devraient disposer d'instruments leur permettant d'inciter la population à adopter un mode de vie qui réduise au minimum les incidences globales sur les ressources naturelles et l'environnement, envisagées sur l'ensemble du cycle de vie. Les participants à l'atelier ont fait valoir qu'il était nécessaire, en particulier dans les pays en transition, que les pouvoirs publics, à l'échelon central et à l'échelon local, coordonnent leurs actions pour promouvoir des modes de consommation durables. Ils ont invité la CEE à lancer un projet pilote visant à définir les bonnes pratiques que les pouvoirs publics, à l'échelon central et à l'échelon local devraient suivre pour prendre des initiatives communes dans un certain nombre de domaines en rapport avec la consommation durable, comme la gestion des transports urbains et l'aménagement de l'espace. Le Comité a transmis les résultats de l'atelier à la Conférence ministérielle d'Århus (ARH.CONF/BD.3 et 4).

7. L'atelier de Vienne a eu plusieurs effets positifs : création d'un réseau composé de représentants des pouvoirs publics à l'échelon national et à l'échelon local, d'experts et de représentants d'organisations intergouvernementales et d'ONG et échange de données d'expérience grâce à l'établissement des documents de travail et études de cas. L'atelier a également favorisé une vision intersectorielle des problèmes et des questions, tout en réunissant des responsables de l'élaboration des politiques et des experts opérant dans différents domaines et à différents échelons gouvernementaux, y compris des représentants du Comité des établissements humains et du Comité des politiques de l'environnement, et en leur permettant de travailler ensemble.

8. Une réunion de consultation informelle a été organisée à Apeldoorn (Pays-Bas), en juillet 1998, pour réfléchir aux nouveaux travaux qui pourraient être entrepris. Y ont participé des représentants des Ministères de l'environnement de l'Autriche et de la République tchèque, des municipalités d'Apeldoorn et de Porvoo (Finlande), de Global Action Plan (GAP) International et de GAP-Saint-Pétersbourg (Fédération de Russie), de l'Institut des ressources mondiales (États-Unis) et du secrétariat de la CEE. Les participants se sont déclarés vivement intéressés par la poursuite des travaux de la CEE sur les modes de consommation durables. Diverses options ont été examinées et des propositions précises ont été avancées. Il a notamment été proposé :

a) D'organiser un atelier sur les accords de partenariat entre les pouvoirs publics à l'échelon central et à l'échelon local, les milieux économiques, les ONG et les associations, et les mécanismes de financement pour appuyer les initiatives locales;

b) De réaliser une étude pilote dans un certain nombre de villes pour évaluer les progrès accomplis en vue de l'instauration de modes de consommation durables. L'évaluation, réalisée par une équipe composée d'experts des municipalités intéressées, des gouvernements, des ONG et

du secrétariat de la CEE, porterait sur un petit nombre de questions prioritaires, comme la planification urbaine et la circulation. (Cet exercice déboucherait sur la mise au point de méthodes d'évaluation vérifiées et agréées au niveau international.);

c) De lancer une campagne publicitaire sur les initiatives locales en organisant des manifestations spéciales (réunions, tables rondes, conférences de presse), en diffusant des programmes dans les médias, en publiant des articles dans la presse nationale et internationale et en élaborant et distribuant des plaquettes d'information, des brochures et des affiches;

d) D'entreprendre un projet centré sur des domaines particuliers (par exemple, les transports, l'aménagement de l'espace, les économies d'énergie et la gestion des déchets ménagers) dans lesquels une action conjointe des pouvoirs publics à différents échelons et d'autres acteurs pourrait permettre de réduire sensiblement l'impact global (tout au long du cycle de vie) sur la santé, les ressources naturelles et l'environnement tout en préservant et en améliorant la qualité de la vie et l'emploi.

9. Compte tenu des résultats de l'atelier de Vienne et des propositions formulées à l'issue de la réunion de consultation d'Apeldoorn, à sa cinquante-neuvième session, en septembre 1998, le Comité des établissements humains est convenu d'entreprendre, en coopération éventuellement avec le Comité des politiques de l'environnement, un projet sur la performance environnementale durable en milieu urbain et d'en étudier le plan détaillé à sa prochaine session du 13 au 15 septembre 1999 (ECE/HBP/110).

II. THÈME CENTRAL DES TRAVAUX FUTURS : LES MODES DE TRANSPORT URBAINS ET L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE

10. Le Comité des politiques de l'environnement pourrait maintenant, en s'appuyant sur les bons résultats de sa coopération avec le Comité des établissements humains et en mettant à profit ses propres connaissances et celles du Comité des établissements humains, se pencher sur l'articulation entre les modes de transport urbains et l'aménagement de l'espace.

11. Selon le deuxième rapport paneuropéen sur l'état de l'environnement, les transports sont l'une des principales causes de la dégradation de l'environnement et l'instauration de modes de transport plus durables ne sera pas facile car la dynamique politique qui sous-tend l'approche traditionnelle en matière de développement des infrastructures reste forte et partout en Europe les transports publics sont en train de perdre du terrain au profit des transports privés (*Europe's Environment - The second assessment*, European Environment Agency, Elsevier Science Ltd., Oxford, 1998). Partageant cette préoccupation, les Ministres de l'environnement réunis à Århus ont reconnu que les politiques gouvernementales n'arrivaient pas à suivre le rythme de l'augmentation de la circulation et ont décidé de prendre des mesures pour assurer un système de transport durable et écologiquement rationnel en s'attachant notamment à promouvoir l'utilisation des transports publics et non motorisés et à réduire le volume des transports (ECE/CEP/41, annexe II, par. 16).

12. Presque partout dans la région de la CEE, la voiture particulière est devenue l'un des principaux moyens de transport utilisés pour aller au travail ou à l'école, pour faire ses courses et pour se déplacer durant ses loisirs,

notamment pour se rendre dans sa résidence secondaire. Dans les pays en transition, on assiste à un développement sans précédent de l'utilisation des voitures particulières et à une modification profonde des modes de déplacement qui, dans le passé, faisaient une large place aux transports publics.

13. Dans beaucoup de pays développés à économie de marché on reconnaît de plus en plus qu'il est nécessaire d'envisager de manière intégrée les modes d'aménagement de l'espace et les modes de transport, ainsi que leurs incidences sur l'environnement. Cette démarche devrait être appliquée dans les pays en transition. En fait, tout indique que les moyens de transport existants exercent une influence déterminante sur les modes d'aménagement de l'espace. C'est ainsi que la création de nouvelles infrastructures de transport aura des incidences sur la demande future en matière de déplacements et de terrains. La création de nouveaux réseaux de transport autour des villes stimule la décentralisation des services et du commerce de détail et a un impact non négligeable sur l'utilisation des terres dans les zones suburbaines. Les pratiques en matière d'utilisation des terres influent, elles aussi, sur les modes de déplacement et la demande correspondante. Des densités plus fortes permettent un rapprochement des fonctions et activités urbaines et peuvent stimuler la croissance de la demande de transports publics; certaines densités seuils sont nécessaires pour assurer la viabilité des systèmes de transport public. D'autres facteurs comme le revenu, le fait de posséder une voiture et le degré de développement des transports publics, déterminent la façon de se déplacer.

14. Intégrer les politiques, stratégies et plans concernant l'aménagement de l'espace et les transports locaux, ce n'est pas simplement veiller à ce qu'ils soient complémentaires - même s'il s'agit là d'un point important -, c'est combiner la réflexion et l'action dans tous les domaines d'intervention des pouvoirs publics et à tous les niveaux du processus décisionnel. Les politiques appliquées en matière d'aménagement de l'espace et de transport local sont liées aux politiques suivies dans les domaines de la santé, de l'éducation, de l'économie et de l'environnement et dans le domaine social ainsi qu'aux politiques menées aux niveaux national et régional. C'est aussi prendre en compte les intérêts du secteur public et ceux du secteur privé. Les autorités locales ont un rôle essentiel à jouer mais les pouvoirs publics à l'échelon national devraient mettre en place un cadre propre à soutenir les initiatives locales en faveur de modes de consommation durables.

III. MÉTHODOLOGIE APPLICABLE ET MODALITÉS D'ORGANISATION POSSIBLES EN VUE DE L'EXÉCUTION D'UN PROJET COMMUN

Objectifs

15. Le projet commun des deux Comités viserait à promouvoir une gestion écologiquement rationnelle des transports locaux combinée à un aménagement durable de l'espace, en particulier dans les pays en transition. Plus précisément, ce projet :

- Faciliterait l'échange d'informations et de données d'expérience concernant la planification, la réglementation et les mesures économiques, financières, organisationnelles et autres, nécessaires pour mettre en place des transports urbains écologiquement rationnels et permettre un aménagement durable de l'espace;

- Favoriserait la constitution de réseaux entre les autorités chargées d'élaborer et d'arrêter la politique de l'environnement et la politique municipale, les responsables de la planification urbaine et régionale, les chercheurs et les représentants du secteur privé et des associations s'occupant de la gestion des transports et de l'aménagement de l'espace;
-

Déboucherait sur la formulation de recommandations de caractère général et de conseils pratiques à l'intention des pouvoirs publics à divers échelons.

Portée

16. Le projet permettrait d'évaluer :

- Les schémas actuels de circulation et leur évolution dans les zones urbaines et périurbaines et les incidences des transports sur l'environnement et la santé;
- Les facteurs dynamiques qui sous-tendent ces schémas et leur évolution, y compris l'influence de la conception et de la structure des villes, de l'aménagement de l'espace, des infrastructures de transport, de la croissance des revenus et des modes de vie;
- Les initiatives lancées par les pouvoirs publics à l'échelon central ou local pour faire diminuer la demande excessive de transport urbain, offrir un choix plus large à ceux qui souhaitent se déplacer et réorienter la demande vers des modes de transport écologiquement rationnels.

17. On s'attacherait tout particulièrement à définir une démarche stratégique pour combiner la gestion des transports urbains avec l'aménagement de l'espace. Cette démarche pourrait comporter plusieurs volets :

- Fixation d'objectifs précis pour la mise en place de systèmes de transport locaux économiquement, socialement et écologiquement durables, y compris par exemple d'objectifs concernant la réduction des émissions et la consommation d'énergie par mode de transport ou d'objectifs pour le développement des transports publics;
- Utilisation d'instruments de planification visant notamment à :
 - Créer une structure urbaine dans laquelle on puisse se déplacer à pied - en prévoyant une utilisation mixte des terrains pour les logements, les bureaux et autres lieux de travail, les commerces, les loisirs et les activités récréatives et ce, aussi bien dans les quartiers neufs que dans les quartiers existants;
 - Implanter les locaux très fréquentés, comme les immeubles de bureaux, les bâtiments des services publics et les centres commerciaux, à proximité des terminaux des lignes de transport;
 - Rendre les zones résidentielles plus attrayantes et améliorer la qualité de celles-ci afin de prévenir certains déplacements motivés par des considérations sociales;

- Créer entre les différentes zones résidentielles tout un réseau de couloirs de verdure - paysages naturels, forêts et parcs - pour dissuader les habitants de prendre la voiture pour se rendre sur les lieux où ils pratiquent un sport ou des activités récréatives;
 - Créer ou rétablir des marchés locaux pour promouvoir la demande et l'offre de produits agricoles locaux;
 - Relier les systèmes de transport urbain, suburbain et interurbain afin que l'on n'ait plus besoin de faire une partie du trajet en voiture particulière;
 - Moderniser et développer l'infrastructure des transports publics;
 - Construire des parcs à vélos et des pistes cyclables offrant toutes les garanties de sécurité afin que le vélo puisse devenir un véritable moyen de transport de remplacement, en particulier dans le centre des villes;
 - Créer des zones piétonnes et des voies piétonnes présentant toutes les garanties de sécurité;
- Réglementation :
 - Évaluation de l'impact sur l'environnement des projets d'infrastructure de transport et d'aménagement de l'espace pour limiter l'accroissement de la demande en matière de déplacements ou réduire celle-ci;
 - Restrictions de la circulation des véhicules (dans le centre des villes, dans les zones écologiquement sensibles, pour le transport de marchandises en transit, les fins de semaine et les jours fériés dans les zones touristiques, etc.);
 - Inclusion de dispositions prévoyant l'obligation de créer des parcs de stationnement et d'organiser des transports publics dans les permis délivrés en vue de la construction d'aéroports, de gares de chemin de fer et d'équipements sportifs, culturels et sociaux (stades, salles de concert, hôpitaux, etc.);
 - Limitation des possibilités de stationnement dans les zones où il existe des moyens de transport public de remplacement performants;
 - Utilisation d'instruments économiques et financiers :
 - Taxes sur l'utilisation du réseau routier et sur les carburants pour intégrer les coûts des accidents, des embouteillages, de la pollution, du bruit et de l'utilisation des espaces publics dans le coût total des transports et financer des programmes de transport écologiquement rationnels;

- Systèmes de stationnement payants pour limiter la circulation des voitures particulières dans le centre des villes;
- Stratégies de gestion financière à l'appui des transports publics urbains;
- Autres mesures :
 - Information et participation du public;
 - Arrangements institutionnels visant à coordonner les politiques des transports aux niveaux local, provincial et national.

Méthode de travail

18. Un groupe directeur mixte serait créé aux fins du projet. Il serait composé de 10 à 15 experts des pouvoirs publics (échelons central et local), du secteur privé, des milieux universitaires et des ONG. En coopération avec le secrétariat, le groupe directeur :

- Examinerait ce qui a été fait concrètement aux niveaux national, régional et local pour promouvoir de façon intégrée des transports locaux écologiquement rationnels et un aménagement durable de l'espace; les résultats de ces travaux seraient examinés au cours d'un atelier au printemps 2001;
- Élaborerait, sur la base des résultats de l'atelier, des principes directeurs à l'intention des gouvernements, principes directeurs qui seraient ensuite soumis à une réunion spéciale commune organisée par les deux Comités de la CEE au début de 2002. Les principes directeurs seraient transmis à la cinquième Conférence ministérielle sur le thème "Un environnement pour l'Europe" (septembre 2002, Kiev).

19. L'action proposée contribuerait à l'application des recommandations du PEE concernant l'instauration de modes de consommation durables et de transports respectueux de l'environnement (ECE/CEP/25 et Corr.2). En outre, elle compléterait les activités de suivi de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement (Vienne, 1997), qui sont en cours.

Annexe

**ACTIVITÉS RELATIVES AUX MODES DE CONSOMMATION DURABLES
MENÉES DANS LE CADRE D'AUTRES INSTANCES**

1. Depuis 1995, le programme de travail de la Commission du développement durable de l'Organisation des Nations Unies concernant les modes de consommation et de production durables s'articule autour de cinq axes : 1) l'évolution des modes de consommation et de production; 2) l'impact sur les pays en développement; 3) l'efficacité des moyens d'action mis en oeuvre par les pouvoirs publics; 4) les initiatives volontaires nationales; et 5) l'enrichissement des Principes directeurs des Nations Unies pour la protection du consommateur de façon qu'ils englobent des éléments ayant trait à la consommation durable. La modification des modes de consommation et de production a fait l'objet d'un examen d'ensemble à la septième session de la Commission du développement durable en avril 1999. La Commission a évalué les progrès accomplis jusqu'ici et étudié les priorités pour la période 1999-2002 sur la base du rapport du Secrétaire général sur la modification des modes de consommation et de production ¹ et de documents d'information. Elle a ajouté à son programme de travail sur les modes de consommation et de production durables les quatre questions prioritaires suivantes : a) élaboration et application de politiques efficaces; b) gestion des ressources naturelles et production plus propre; c) la mondialisation et ses incidences sur les modes de consommation et de production; et d) l'urbanisation et ses incidences sur les modes de consommation et de production. Un rapport sur l'état d'avancement des travaux et les résultats obtenus concrètement sera soumis à la Commission à sa dixième session en 2002.

2. Un atelier international consacré à "la consommation dans un monde viable" a été organisé par le Gouvernement norvégien à Kabelvåg (Norvège) en juin 1998. Cet atelier avait pour objectif de donner un coup d'accélérateur à l'action internationale et de construire des partenariats entre pays développés et pays en développement. Au cours de cette réunion qui a rassemblé des représentants des milieux économiques, des gouvernements et des associations faisant oeuvre de pionniers dans ce domaine, l'accent a été mis sur des exemples concrets d'actions visant à promouvoir la consommation durable dans toutes les régions du monde. Les recommandations formulées à l'issue de l'atelier de Kabelvåg ont été présentées à la Commission du développement durable à sa session de 1999 ².

3. Contribution substantielle au débat sur les modes de consommation durables, le Rapport mondial sur le développement humain 1998, établi par le Programme des Nations Unies pour le développement, avait pour thème "Modifier les modes de consommation d'aujourd'hui pour le développement humain de demain". Dans ce document, le PNUD fait la critique des modes de consommation néfastes au développement humain en invoquant toute une série d'arguments se rapportant à l'environnement, au développement, à la technologie et à la morale. Il conclut qu'il ne s'agit pas d'augmenter ou de diminuer la consommation mais d'adopter un mode de consommation différent - moins dommageable pour l'environnement et moins néfaste sur le plan social - et insiste sur le fait que les choix stratégiques des pays

industriels qui sont les principaux consommateurs de la planète seront déterminants pour l'avenir ³.

4. Dans le cadre de son programme pour une production et une consommation durables, le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) s'est attaché à promouvoir des modes de production propres, une évaluation sur l'ensemble du cycle de vie, une conception écologique, des produits écologiquement rationnels et une meilleure définition du concept de consommation durable. En 2000-2001, le PNUE apportera sa contribution à un dialogue mondial plus large sur les questions relatives aux modes de consommation en général et développera plus avant son projet visant à définir le rôle que les secteurs de la publicité et du marketing doivent jouer pour promouvoir des modes de consommation plus durables ⁴.

5. Au cours de la période 1995-1998, les travaux de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) concernant la consommation durable ont porté surtout sur le cadre théorique (en particulier l'écoefficient, sur les moyens d'action des pouvoirs publics, sur les indicateurs et sur des questions sectorielles ou particulières (comportements individuels en matière de déplacements, consommation d'eau et de papier et influence des pouvoirs publics en tant que consommateurs) ⁵. En 1999-2000, l'OCDE entend utiliser ses indicateurs de consommation durable pour déterminer les aspects des modes de consommation qui sont susceptibles d'avoir le plus d'impact sur la durabilité environnementale. Ces travaux seront complétés par un examen plus poussé des concepts relatifs aux modes de consommation durables, y compris des aspects liés à la mondialisation, et par l'établissement de deux séries d'études de cas. La première série d'études sera centrée sur différents instruments de régulation de la demande (instruments économiques, instruments fondés sur l'information et mécanismes décisionnels de type participatif). La seconde série d'études de cas sera axée sur quatre grands domaines de consommation (l'alimentation, le logement, les transports et les loisirs). Dans l'étude de cas consacrée aux transports, par exemple, on examinera les possibilités qui s'offrent de remplacer les transports par les communications électroniques et on se penchera sur la question de la participation des consommateurs aux activités concernant la fourniture d'infrastructures pour les transports et les communications électroniques ⁶.

6. Le cinquième Programme-Cadre de la Communauté européenne pour des actions communautaires de recherche, de développement technologique et de démonstration (1998-2002) traite d'un certain nombre d'aspects de la consommation durable comme l'agriculture biologique, le commerce électronique, le télétravail et le téléenseignement, la télémédecine, les systèmes télématiques pour les transports et le tourisme, la mobilité durable et les sources d'énergie renouvelables. Par exemple, l'action de recherche, de développement technologique et de démonstration concernant "la mobilité durable et l'intermodalité" vise à contribuer à dissocier la croissance économique de l'augmentation de la circulation, à réduire l'impact négatif des différents modes de transport et à encourager une utilisation plus durable. Une attention particulière sera accordée à l'intermodalité et à la meilleure manière d'intégrer les atouts respectifs des divers modes de

transport afin de fournir, tant pour les passagers que pour le fret, des services de porte à porte qui répondent aux besoins des utilisateurs ⁷.

7. Un groupe d'organisations non gouvernementales (ONG) d'Europe centrale et orientale a lancé un projet régional pour promouvoir des modes de consommation et de production durables en Europe centrale et orientale (CEE CAP). Deux rapports ont été publiés au titre de ce projet en 1998. Le premier analysait comment les modes de consommation et de production avaient changé dans le contexte des transformations politiques, économiques et sociales en cours dans les pays en transition et proposait un cadre d'action et des mesures susceptibles de promouvoir des modes de consommation et de production durables dans cette sous-région, et de contribuer à la durabilité à l'échelle planétaire ⁸. Le second rapport examinait plus en détail quelques-unes des incidences environnementales et sociales de la mondialisation et de l'évolution des modes de consommation et de production dans les pays en transition. Les auteurs de ce rapport faisaient valoir que la transformation des pays en transition en sociétés de consommation mettait en péril nombre de pratiques durables telles que les marchés locaux, les systèmes d'agriculture biologique, les transports publics, et une économie domestique produisant peu de déchets ⁹.

8. Parmi les autres initiatives prises par des ONG dans le domaine de la consommation durable, on peut mentionner le programme "EcoTeam" du Global Action Plan qui s'adresse aux ménages, le projet de "marchés durables" de l'Institut international pour l'environnement et le développement, les travaux du Conseil mondial des entreprises pour le développement durable portant sur les médias et la publicité, et les initiatives en faveur d'une urbanisation durable prises par diverses associations regroupant des villes.

Notes :

1. *Examen d'ensemble de la modification de modes de consommation et de production : rapport du Secrétaire général*, E/CN.17/1999/2, Nations Unies, New York, 1999.

2. *Consumption in a Sustainable World*, rapport de l'atelier qui s'est tenu à Kabelvåg (Norvège) du 2 au 4 juin 1998, Oslo, Ministère de l'environnement de la Norvège, et Institut international pour l'environnement et le développement, Londres, 1998.

3. *Rapport mondial sur le développement humain 1998*, Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), New York, Oxford University Press, 1998.

4. *Préparatifs en vue de la septième session de la Commission du développement durable*, UNEP/GC.20/42, PNUE, Nairobi, 1999.

5. *Modes de consommation et de production écologiquement viables : définition des concepts*, OCDE, Paris, 1997; *Modes de consommation et de production écologiquement viables*, OCDE, Paris, 1997; *Towards Sustainable Consumption*

Patterns, rapport intérimaire sur les initiatives prises par les pays membres, OCDE, Paris, 1998.

6. *Towards Sustainable Consumption Patterns, projet de plan de travail, ENV/EPOC(98)18, OCDE, Paris, 1998.*

7. *Commission des Communautés européennes. Propositions de décisions du Conseil relatives aux programmes spécifiques mettant en oeuvre le cinquième Programme-Cadre de la Communauté européenne pour des actions communautaires de recherche, de développement technologique et de démonstration (1998 à 2002), COM(98)305.*

8. *Impacts of Economic Globalisation and Changes in Consumption and Production Patterns in Central and Eastern Europe and Other Countries in Transition, CEE CAP Regional Secretariat, Medium Ltd., Slovénie, 1998.*

9. *Lost in Transition: Local Markets and Sustainable Practices, CEE CAP Regional Secretariat, Medium Ltd., Slovénie, 1998.*
