



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

JMTE/AC.1/2000/2  
27 mars 2000

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

Réunion commune sur les transports et l'environnement

Réunion spéciale des organes de liaison nationaux,  
des chefs de file et des autres experts sur le Programme  
commun d'action  
(7-9 février 2000)

**RAPPORT SUR LA RÉUNION DES ORGANES DE LIAISON NATIONAUX,  
DES CHEFS DE FILE ET DES AUTRES EXPERTS**

**INTRODUCTION**

1. La réunion s'est tenue les 7 et 8 février 2000. Le 9 février 2000 a eu lieu une réunion commune avec le Comité directeur de l'OMS pour le suivi et l'application de la Charte de l'OMS sur les transports, l'environnement et la santé. Le rapport de cette réunion commune est joint en annexe au présent rapport.
2. Ont participé à la réunion des organes de liaison nationaux, des chefs de file et d'autres experts représentant les pays, les organisations internationales et les organisations non gouvernementales ci-après : Allemagne, Autriche, Belgique, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT), Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), Fédération européenne pour le transport et l'environnement (T&E), Conseil international du droit de l'environnement (CIDE), International Society for Doctors for the Environment (ISDE), Fédération routière internationale (FRI), Union internationale des transports routiers (IRU), Centre régional pour l'environnement de l'Europe centrale et orientale, et Union internationale des chemins de fer (UIC).

## **I. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

3. La réunion a adopté son ordre du jour (JMTE/AC.1/2000/1).

## **II. ÉLECTION DU BUREAU**

4. Les participants ont élu Mme Sibylle Vermont (Suisse) comme Président.

## **III. ACTIVITÉS ENTREPRISES AU NIVEAU NATIONAL EN APPLICATION DU PROGRAMME COMMUN D'ACTION ADOPTÉ PAR LA CONFÉRENCE RÉGIONALE SUR LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT (VIENNE, 12-14 NOVEMBRE 1997)**

5. Avant l'ouverture du débat, le secrétariat a annoncé que la France, l'Italie et la Turquie avaient envoyé leurs réponses aux questionnaires mais que, compte tenu des dates limites, il n'avait pas été possible de les incorporer dans les documents informels.

6. Le secrétariat a annoncé son intention de créer des liens Internet avec les sites des États membres et des chefs de file qui contiennent des informations sur les activités du Programme commun d'action (POJA). Les participants ont accepté cette proposition et suggéré que les délégués pourraient fournir des renseignements sur les activités (conférences, séminaires, etc.) qui ont lieu dans la région, afin qu'un calendrier des manifestations soit établi et affiché sur le site POJA ([www.unece.org/poja](http://www.unece.org/poja)).

7. Le secrétariat a présenté le document informel No 1 "Programme of Joint Action activities at the national level – Draft projects list", élaboré à partir des réponses à un questionnaire qui avait été envoyé à tous les organes de liaison nationaux. Ce document informel indique les projets et les activités à mettre en œuvre aux fins de l'exécution du Programme commun d'action au niveau national, et contient une description des projets et des méthodes de travail ainsi qu'un calendrier. L'annexe 1 de ce document indique les éléments nationaux en cours de réalisation..

8. Le secrétariat a insisté sur le fait que 44 questionnaires avaient été envoyés et que 10 réponses avaient été reçues. Afin d'être en mesure de présenter de plus amples informations à la Réunion commune sur les transports et l'environnement à sa troisième session le 6 juin 2000, la réunion a demandé au secrétariat d'envoyer aux organes de liaison nationaux et aux chefs de file internationaux une lettre officielle signée de M. Yves Berthelot, Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe, les invitant à remplir les questionnaires avant le 29 février 2000. Le secrétariat complétera les documents en incorporant les nouvelles réponses qui auront été reçues et les présentera à la Réunion commune sur les transports et l'environnement.

9. Au cours d'une table ronde, les organes de liaison et les autres experts ont présenté les activités des pays membres et ont décrit l'avancement des travaux ainsi que les problèmes que pose l'exécution du Programme au niveau national.

10. Les principaux points d'intérêt commun soulevés au cours de la table ronde étaient les suivants :

- a) Coopération entre les ministères;
- b) Plans d'action (indicateurs pour les zones urbaines, transports publics, leur financement et la fixation des tarifs, mobilisation de ressources financières pour l'exécution des projets);
- c) Instruments juridiques (évaluation stratégique de l'environnement (ESE), application du Protocole de Kyoto);
- d) Mesures techniques (contrôle des véhicules, y compris des véhicules utilitaires lourds, spécification des carburants);
- e) Instruments économiques (taxes, mesures incitatives, internalisation des coûts externes);
- f) Aménagement du territoire (nouveaux partenariats officiels);
- g) Sensibilisation du public;
- h) Partenariats avec d'autres secteurs (industrie, secteur public aux niveaux local et régional);
- i) Zones urbaines (transports publics, leur financement et la fixation des tarifs);
- j) Intermodalité (route, rail, voies de navigation intérieures, bicyclettes) et transport combiné;
- k) Déplacements touristiques et de loisirs;
- l) Promotion du cyclisme;
- m) Coordination et information concernant les transports publics.

11. Sur la base de ces données, le secrétariat a préparé un tableau sur lequel figuraient les points importants soulevés pendant la table ronde. Les pays membres, les organisations internationales et les organisations non gouvernementales ont rempli ce tableau en indiquant les points sur lesquels ils possédaient des compétences particulières dont ils pourraient faire profiter les autres pays ou sur lesquels ils souhaitaient en recevoir. Le secrétariat a établi un premier document réunissant ces informations accompagnées d'une liste des personnes à qui s'adresser. Ce document a été distribué et les délégués l'ont rempli afin d'établir des contacts dans les domaines de compétence qu'ils recherchaient. Le tableau est affiché sur le site POJA et sera développé à mesure que des informations parviendront au secrétariat.

12. L'organe de liaison national de la Slovaquie a informé la réunion qu'un Plan commun d'action pour les transports et l'environnement avait été adopté en 1999. Élaboré sur la base du Programme commun d'action, ce plan prévoit des actions à court terme et d'autres à moyen ou long terme. Il est doté d'un budget total de SKK 124 millions (1 EUR = 44 827 SKK) et comporte

une liste des tâches par secteur. L'expert a distribué une traduction anglaise de ce document et fourni une version électronique qui sera affichée sur la page Web POJA.

13. Selon plusieurs délégations, nous atteignons la limite de certaines solutions techniques mais il reste à explorer et à améliorer l'attitude et le comportement du public vis-à-vis des transports.

14. M. Theo Henckens, de DHV Consultants (Pays-Bas) a présenté le projet PHARE intitulé "Les transports et l'environnement : une approche multinationale" qui couvre tous les pays partenaires de Phare. Il s'agit d'adopter une approche multinationale pour réduire la pollution de l'environnement résultant de la croissance du secteur des transports. Cela suppose que les questions d'environnement soient intégrées dans la politique des transports de tous les pays concernés. Le rapport final de ce projet est disponible sur le site POJA.

15. Les participants se sont félicités de cette présentation et ont souligné l'utilité de la méthodologie adoptée qui permet de regrouper les informations par pays. Les experts ont pris note des données dont il faut disposer pour une analyse complète des priorités nationales.

16. Les participants ont examiné l'intérêt du document informel No 1. Ils ont insisté sur le fait qu'il était impossible de faire apparaître des priorités nationales communes. Ils ont noté en outre que certains éléments nationaux du Programme n'avaient pas été mis en œuvre.

17. Les participants ont convenu des recommandations ci-après :

- a) Les retards dans l'exécution du Programme commun d'action doivent être analysés plus avant;
- b) Une présentation simplifiée du document devrait être adoptée, comme l'a fait la Croatie (document informel No 1, p. 2) et des versions longues devraient être jointes en annexe;
- c) Le tableau (annexe 1) devrait faire apparaître les compétences des pays et indiquer séparément les projets prévus et ceux qui ont été exécutés ou qui le seront d'ici 2007.

#### **IV. DÉTERMINATION DES PRIORITÉS AU NIVEAU INTERNATIONAL ET ÉTABLISSEMENT D'UN PLAN DE TRAVAIL POUR L'EXÉCUTION DU PROGRAMME COMMUN D'ACTION**

a) Classement par ordre de priorité des activités à entreprendre au niveau international

18. Le secrétariat a présenté le document informel No 2 "International priority setting", établi sur la base des 12 réponses à un questionnaire qui avait été envoyé à tous les organes de liaison nationaux et aux autres experts (44 au total). Il s'agissait d'évaluer l'importance des éléments internationaux du Programme commun d'action et de les classer par ordre de priorité pour l'ensemble de la région CEE-ONU, en tenant compte aussi des problèmes sous-régionaux, notamment de ceux des pays en transition. Ce document devrait permettre de désigner des chefs de file internationaux pour les éléments prioritaires qui en sont encore dépourvus (la méthode utilisée pour identifier ces éléments est décrite au paragraphe 4 du document informel No 2). Le tableau 1 montre les éléments prioritaires respectivement pour les pays en transition, les autres pays et tous les pays, ainsi que ceux qui n'ont pas encore de chef de file.

19. Étant donné que les degrés de priorité fixés doivent s'inscrire dans le processus du Programme commun d'action, les experts ont :

- a) Jugé satisfaisante la méthode utilisée pour définir des priorités parmi les éléments internationaux;
- b) Suggéré que l'on considère comme prioritaires des éléments dont la moyenne est comprise entre 1 et 1,5 ( $1 \leq \text{moyenne} \leq 1,5$ ) au lieu de 1 et 1,9 comme dans le document informel, afin de mieux cibler ces priorités;
- c) Suggéré que l'on ajoute au tableau 1 une colonne indiquant pour chaque priorité si les instruments ou normes sont déjà appliqués, afin de déterminer s'il convient de les modifier, de les faire respecter ou d'en créer de nouveaux;
- d) Suggéré d'examiner de plus près le Programme commun d'action en relation avec les autres programmes mis en œuvre dans les organisations internationales afin d'éviter que les pays ne refassent un travail qui a déjà été fait, et de déterminer les priorités pour lesquelles la CEE-ONU offrirait une valeur ajoutée;
- e) Suggéré que la JMTE réfléchisse aux priorités et trouve de nouveaux chefs de file. Une méthode de travail envisageable consisterait à partager la responsabilité de chef de file entre plusieurs pays ou organisations, y compris des organisations non gouvernementales.

20. Les participants se sont déclarés satisfaits de ce document et ils ont :

- a) Noté que, en raison du faible nombre de réponses, les éléments identifiés comme prioritaires pourraient ne pas refléter les problèmes de l'ensemble de la région de la CEE-ONU;
- b) Noté que le taux de réponse plus élevé des pays en transition comparé à celui des autres pays fausse la moyenne du groupe "tous pays";
- c) Prié instamment les États membres qui n'ont pas été en mesure de remplir le questionnaire en temps voulu, de le faire avant le 29 février 2000.

21. La représentante de la Slovénie a annoncé que son pays avait l'intention de devenir co-chef de file avec l'Italie et l'Autriche pour le chapitre IV du Programme commun d'action (protection des zones sensibles).

- b) Établissement d'un projet de plan de travail pour l'exécution du Programme commun d'action au niveau international au cours de la période allant de juillet 2000 à juin 2001

22. Le secrétariat a présenté le document informel No 3 qui est un projet de plan de travail pour l'exécution du Programme commun d'action au niveau international au cours de la période allant de juillet 2000 à juin 2001, établi d'après les sept réponses reçues à un questionnaire qui avait été envoyé aux chefs de file internationaux (14 questionnaires envoyés). Ce document énumère les éléments internationaux du Programme commun d'action et indique les chefs de file et leurs plans de travail pour chaque élément, ainsi que les objectifs pour la période considérée, la méthode de travail et le calendrier d'exécution des activités.

23. Mme Christina von Schweinichen de la Division de l'environnement et de l'habitat de la CEE-ONU a fait rapport sur le projet mixte des comités CEE-ONU des politiques de l'environnement et de l'habitat sur les modes de transport urbain et l'aménagement du territoire. Un comité directeur mixte composé d'experts des administrations centrales et locales, du secteur privé ainsi que d'universitaires et d'ONG, a été créé pour exécuter ce projet. Il établira un programme de travail qui sera soumis aux deux comités en 2000. Le projet vise à :

a) Faciliter l'échange d'informations et d'expériences concernant la planification, la réglementation, l'organisation ainsi que les mesures d'ordre économique et financier compatibles avec des transports urbains respectueux de l'environnement et un aménagement durable du territoire;

b) Encourager l'établissement de réseaux entre les responsables de l'environnement et les décideurs au niveau des collectivités, les planificateurs des zones urbaines et des régions, les chercheurs et les représentants du secteur privé ainsi que des associations de citoyens qui se préoccupent de la gestion des transports et de l'utilisation des sols;

c) Formuler des recommandations générales et des directives pratiques à l'intention des pouvoirs publics à divers niveaux.

24. Mme Brinda Shimizu de la Division des transports de la CEE-ONU a décrit les activités en cours dans le cadre du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) et dans la ligne de l'élément international I d) du Programme commun d'action en matière de statistiques et de méthodologie. Il a été noté que la session commémorant le cinquantième anniversaire du WP.6 (17-19 novembre 1999) avait été consacrée aux indicateurs des transports durables (TRANS/WP.6/137). À cet égard, le WP.6 a incorporé des données relatives à l'environnement dans le questionnaire commun sur les statistiques des transports, qui inclura à partir de 2000 des variables sur les carburants de remplacement, les cylindrées et le poids des véhicules à vide pour les différentes catégories de véhicules. En outre, il a été noté que la CEE, en coopération avec l'Agence européenne de l'environnement, organiserait un atelier sur l'extension du TERM (Mécanisme de suivi pour les activités concernant les transports et l'environnement) aux pays en transition membres de la CEE (prévu à titre provisoire en septembre 2000 à Copenhague).

25. M. Henning Wuester, de la Division de l'environnement de la CEE-ONU a présenté des informations supplémentaires sur le projet de plan de travail. La note intitulée "Activities under the Convention on Long-range Transboundary Air Pollution" contenait des renseignements sur les activités menées sous l'autorité de l'organe exécutif de la Convention, qui présentent un intérêt pour l'exécution du Programme commun d'action.

26. Une table ronde a permis aux chefs de file de présenter les activités de leur pays et organisations :

a) AUTRICHE

Le Ministère autrichien de l'environnement a fait réaliser une étude destinée à identifier des critères pour les zones sensibles. Les résultats seront présentés lors d'un atelier qui se tiendra pendant l'été.

## b) FINLANDE

La Finlande organisera les 16 et 17 novembre 2000 (ou peut-être une semaine plus tard, les 23 et 24 novembre) un atelier sur le renforcement des normes de qualité des carburants. Cette manifestation s'adresse principalement aux pays qui souhaitent devenir membres de l'UE mais d'autres participants peuvent se joindre à eux.

## c) ITALIE

L'Italie a organisé une conférence internationale sur la pollution due à la circulation transfrontière et les moyens de déplacement durables, les 17 et 18 février 2000 à Bressanone. On y a traité de l'analyse et de l'évaluation de la qualité de l'air dans les vallées intérieures des Alpes (sources de pollution atmosphérique dans le sud du Tyrol, scénarios futurs, effets de la pollution atmosphérique sur l'homme et l'environnement), des relations entre la circulation, la protection de l'environnement et le développement économique (coût environnemental et social des divers modes de transport, développement économique et transport des marchandises dans les régions alpines).

L'Italie envisage d'organiser à la fin 2000 un atelier sur le transport de cargaisons dangereuses dans la région de Trieste.

## d) PAYS-BAS

Le délégué des Pays-Bas a décrit l'avancement des préparatifs d'un atelier sur les indicateurs pour une politique nationale de la bicyclette, qui aura lieu pendant la Conférence mondiale sur la bicyclette à Amsterdam (Velo Mondial, 18-22 juin 2000). Il a invité les organes de liaison nationaux à désigner des personnes de leurs administrations nationales qui souhaiteraient y participer. Il a également demandé qu'on lui communique des informations (initiatives nationales, rapports, documents d'orientation, etc.) sur la politique nationale de la bicyclette, susceptibles de faciliter l'établissement d'indicateurs.

## e) SUÈDE

L'Administration maritime suédoise a publié une brochure décrivant les droits de port et d'accès modulés en fonction de l'environnement qui sont entrés en vigueur au 1er janvier 1998 et se composent de deux parties. Cette modulation des tarifs a permis de réduire de manière spectaculaire les émissions de NO<sub>x</sub> et de soufre des navires.

## f) CEMT

La CEMT et l'OCDE ont lancé ensemble un projet en trois volets fondé sur une série d'ateliers, des enquêtes dans des grandes villes et des examens approfondis des politiques nationales afin de déterminer pourquoi il s'avère si difficile de mettre en œuvre des politiques intégrées et durables d'aménagement du territoire et des transports, et comment les pays et les villes peuvent surmonter ces obstacles. Les travaux sur ce projet ont commencé en 1998 et devraient durer trois ans.

La CEMT a publié en décembre 1999 un document intitulé "Cleaner cars - Fleet Renewal and scrappage schemes - Guide to Good Practice Scrappage schemes". Cette publication analyse l'efficacité des programmes de mise au rebut pour la protection de l'environnement et passe en revue ceux qui ont été introduits à ce jour en Europe et en Amérique du Nord. Trois questions complémentaires sont abordées pour aider à formuler des recommandations pratiques : quels sont les effets des programmes de mise au rebut sur le marché automobile et sur l'économie nationale ? Quel est l'impact de ces programmes sur l'environnement ? Les programmes de mise au rebut sont-ils utiles dans les anciens pays socialistes ?

Une Conférence mixte CEMT, ACEA et OICA sur le thème "Smart CO<sub>2</sub> Reductions - Non-product Measures for Reducing Emissions from Vehicles", aura lieu à Turin les 2 et 3 mars 2000. Le but de cette conférence est d'identifier, parmi les mesures n'impliquant pas le recours à des produits, celles qui ont une bonne efficacité par rapport à leur coût et auxquelles la communauté internationale devrait s'intéresser davantage. Des experts de l'industrie, des représentants d'organismes officiels et des universitaires y participeront.

La prochaine réunion ministérielle de la CEMT comportera une discussion de fond sur les transports durables (mai 2000, Prague).

g) PNUE

La Division de la technologie de l'industrie et de l'économie du PNUE a publié récemment avec l'OCDE deux rapports intitulés respectivement "Phasing Lead out of Gasoline" et "Older Gasoline Vehicles".

h) (T&E)

Le secrétariat de l'ONG suédoise sur les pluies acides, la Fédération européenne pour le transport et l'environnement (T&E) et le Bureau européen de l'environnement ont publié en 1999 un rapport intitulé "Economic instruments for reducing emissions from sea transport". Ce rapport explique pourquoi il est important de réduire les émissions dues aux transports maritimes et montre que les mesures par États du port ont leur utilité du point de vue économique. Il montre aussi que des mesures de réduction appliquées aux navires reviendraient huit fois moins cher que certaines mesures préconisées dans le Protocole de Gothenburg à la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, relatif à la réduction de l'acidification, de l'eutrophisation et de l'ozone troposphérique (1999). Il suggère en outre des moyens de surmonter les obstacles administratifs. Ces informations sont destinées à être utilisées par les décideurs aux niveaux national et européen.

i) UIC

L'UIC a réalisé une étude sur les effets extérieurs des transports dans les pays de l'Europe occidentale, qui sera publiée au printemps. Cette étude pourrait servir de base à l'élaboration d'instruments de fixation des prix. Elle pourrait être étendue de manière à couvrir les pays de la CEE intéressés et l'UIC propose de prendre ces travaux à sa charge. Le rapport de synthèse de cette étude sera envoyé aux pays membres et mis à disposition sur l'Internet.



27. Les participants ont :

a) noté que de nombreuses informations sur les transports et l'environnement sont recueillies dans des pays et organisations qui ne sont pas chefs de file, et proposé de les incorporer dans les documents à transmettre à la Réunion commune sur les transports et l'environnement;

b) noté que dans certains cas, les activités et ateliers annoncés par les chefs de file ne prévoient pas la participation des organes de liaison nationaux;

c) prié instamment les chefs de file de remplir le questionnaire avant le 29 février 2000 afin d'incorporer ces informations dans le projet de plan de travail qui sera présenté à la Réunion commune sur les transports et l'environnement à sa troisième session.

## V. PRÉPARATION DU BILAN À MI-PARCOURS DE 2002

28. La réunion d'experts a débattu des objectifs à atteindre et des sujets à traiter dans le bilan à mi-parcours de 2002. Elle a envisagé notamment les possibilités suivantes :

a) Le bilan à mi-parcours devrait être une réunion de haut niveau, peut-être organisée conjointement par le Comité des transports intérieurs et le Comité des politiques de l'environnement, ainsi que les organes de liaison nationaux, les chefs de file et les autres experts du Programme commun d'action;

b) Le bilan pourrait être divisé en deux parties :

1. Informations d'ordre général sur la politique des transports et de l'environnement pour la période 1997-2002, sur l'évolution des statistiques des transports et de l'environnement et sur l'évolution des indicateurs de qualité environnementale, leur progression et leur évaluation. Des données sur les investissements consacrés aux infrastructures, des données économiques et les données contenues dans l'examen de la performance environnementale (ONU-CEE/OCDE) devraient être utilisées.

2. Identification d'un nombre limité de grandes priorités et de lacunes dans le Programme commun d'action, et prise en compte de nouvelles questions de fond dans le domaine des transports et de l'environnement;

c) Le bilan pourrait déterminer les raisons pour lesquelles certains éléments du Programme commun d'action n'ont pas été exécutés et décider s'ils doivent ou non être mis en œuvre;

d) On pourrait se demander pourquoi certains domaines prioritaires n'ont pas trouvé de chef de file et peut-être envisager de redéfinir le rôle des chefs de file;

e) La Réunion commune sur les transports et l'environnement pourrait lancer un concours en vue de désigner le pays ayant le mieux exécuté le Programme commun d'action et offrir une récompense à l'occasion du bilan à mi-parcours;

f) La structure des documents qui seront utilisés pour le bilan devrait être simple, souple et bien définie. Il est prévu d'ajouter des appendices aux documents contenant les rapports nationaux et les rapports des chefs de file sur leurs activités dans le cadre du Programme commun d'action.

## **VI. QUESTIONS DIVERSES**

29. Les participants ont examiné la possibilité de créer un groupe spécial d'experts mixte des transports et de l'environnement pour aider la Réunion commune à s'acquitter de sa tâche. Elle a recommandé à la Réunion commune :

a) De créer un groupe spécial d'experts mixte des transports et de l'environnement qui resterait en fonction jusqu'en 2002 (bilan à mi-parcours). Ce groupe devrait avoir une structure souple, traiter des questions de fond et donner des conseils à la Réunion commune pour ses activités. Il devrait se réunir au moins une fois par an, mais pas plus de deux, selon les besoins. Dans la mesure du possible, ces réunions devront se tenir à la suite d'autres réunions comme celles du Comité des transports intérieurs ou du Comité des politiques de l'environnement afin d'utiliser au mieux les ressources;

b) Que le Groupe spécial d'experts aide la Réunion commune sur les transports et l'environnement à assurer une bonne coordination des activités avec le Comité directeur de l'OMS pour l'application de la Charte sur les transports, l'environnement et la santé afin d'éviter un chevauchement des travaux;

c) Que le Groupe spécial d'experts mixte des organes de liaison nationaux, des chefs de file et des autres experts des transports et de l'environnement soit chargé des attributions suivantes jusqu'en 2002 (bilan à mi-parcours) :

- Identification des grandes priorités d'après les objectifs régionaux à long terme et les progrès techniques et scientifiques;
- Actualisation des plans de travail renouvelables;
- Fournir des avis pour l'exécution du Programme commun d'action et en assurer la coordination à partir de l'expérience pratique acquise dans différents pays. Les progrès réalisés et les problèmes rencontrés dans les pays à économie en transition bénéficieront d'une attention particulière;
- Échange d'informations sur l'application du Programme commun d'action;
- Identification des insuffisances et de moyens pour y remédier;
- Préparation du bilan à mi-parcours de 2002.

**ANNEXE****RAPPORT SUR LA RÉUNION COMMUNE INFORMELLE CEE-ONU/OMS  
(GENÈVE, 9 FÉVRIER 2000)****SUIVI DE LA TROISIÈME CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE  
SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ (LONDRES, JUIN 1999)****I. OUVERTURE**

Les participants ont été accueillis par M. P. Robineau, de la CEE-ONU, et le docteur C. Dora, de l'OMS, qui ont coprésidé la réunion. Le docteur Dora a présidé la partie sur l'inventaire des accords et des instruments juridiques intéressant les transports, l'environnement et la santé et sur le document relatif aux cibles et objectifs des pouvoirs publics en matière de transports, d'environnement et de santé contenus dans les grandes déclarations régionales. M. Robineau a présidé le débat sur les dispositions à prendre pour identifier les lacunes et formuler de nouvelles recommandations. Les participants ont adopté l'ordre du jour de la réunion et examiné le calendrier d'établissement du document sur les accords et instruments juridiques existants qui intéressent les transports, l'environnement et la santé.

M. Robineau a invité Mme Vermont à résumer les principales conclusions de la réunion CEE-ONU des organes de liaison nationaux, des chefs de file et des autres experts des transports et de l'environnement, qui a eu lieu les 7 et 8 février 2000.

En ouvrant le débat sur les points II et III ci-dessous, le docteur Dora a rappelé aux participants que les documents examinés pendant cette réunion commune constituaient les premières contributions au document de synthèse sur les accords et instruments juridiques en vigueur dans le domaine des transports, de l'environnement et de la santé, qui sera élaboré en vue d'améliorer et d'harmoniser leur application et de les développer ultérieurement si nécessaire. L'élaboration d'un tel document, demandée dans la Déclaration de la Conférence ministérielle de Londres en juin 1999 et dans la Charte sur les transports, l'environnement et la santé adoptée à cette conférence, sera réalisée conjointement par l'OMS et la CEE-ONU en coopération avec d'autres organisations internationales.

Le docteur Dora a décrit brièvement les étapes préparatoires de l'examen des instruments qui ont été adoptées d'un commun accord par l'OMS et la CEE-ONU à la fin de 1999. Ces étapes sont les suivantes :

- Décrire les buts et objectifs politiques à atteindre en matière de transports, d'environnement et de santé publique;
- Décrire les instruments existants et déterminer s'ils sont adaptés aux objectifs des pouvoirs publics en matière de transports, d'environnement et de santé;
- Identifier les lacunes actuelles;

- Proposer des moyens de remédier aux insuffisances décelées.

## **II. PRÉSENTATION ET EXAMEN DE L'"INVENTAIRE DES ACCORDS ET INSTRUMENTS JURIDIQUES CONCERNANT LES TRANSPORTS, L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ"**

Mme Erlind Broch, consultante de la société COWI, a été invitée à présenter l'inventaire des accords et instruments juridiques concernant les transports, l'environnement et la santé. Cet inventaire a été établi en consultation étroite avec les secrétariats de l'OMS et de la CEE-ONU afin d'aider ces secrétariats à répondre à la demande de la Conférence ministérielle mentionnée plus haut.

Les consultants de COWI ont précisé que ce rapport avait dû être établi en moins de deux mois pendant la période de Noël et du Nouvel An en raison de la date limite fixée pour la présentation du rapport final. Quelque 250 instruments pertinents avaient été identifiés dans l'annexe II de la Charte sur les transports, l'environnement et la santé. Vu l'ampleur de la tâche, il a été décidé de demander aux services chargés de leur application de répondre à un questionnaire semi-dirigé sur les principaux thèmes de la Charte des transports, de l'environnement et de la santé et de la Déclaration de Vienne adoptée par la Conférence régionale sur les transports et l'environnement (Vienne, 12-14 novembre 1997).

Quatre-vingt-cinq réponses ont été reçues. Un certain nombre de lacunes potentielles ont été identifiées à titre préliminaire. Elles sont résumées dans l'annexe I du rapport COWI (résumé et tableau).

Près de la moitié des 250 instruments susmentionnés émanent de la Commission européenne (Directives, documents d'orientation, etc.). Étant donné que celle-ci n'était pas en mesure de répondre au questionnaire dans un délai aussi court, il a été décidé de fournir une vue d'ensemble des accords et de la législation de la Commission, établie par des consultants qui n'ont pas eu d'entretiens directs avec la Commission. Ils sont décrits en grande partie à l'annexe 4 du rapport.

Les principales faiblesses de ce rapport sous sa forme actuelle ont été indiquées par COWI :

- Les questionnaires reçus ne couvrent que 70 % environ des 125 instruments émanant d'organes autres que la Commission européenne et la qualité des réponses était très variable;
- Il n'a pas été possible, faute de temps, d'appliquer les méthodes de contrôle de la qualité pour vérifier les réponses et les entrées de la base de données;
- Il n'a pas été possible d'obtenir une bonne évaluation des différences Nord-Sud et Est-Ouest dans la couverture des instruments;
- Il n'a pas été possible de couvrir les accords bilatéraux et un petit nombre seulement d'accords sous-régionaux ont été traités;

- L'application de ces instruments n'a pas pu être évaluée. Le petit nombre de réponses contenant des informations à ce sujet étaient fondées sur l'évaluation du secrétariat de l'instrument concerné;
- L'annexe concernant l'Union européenne présente plusieurs lacunes qui pourraient être comblées avec l'aide des fonctionnaires de la Commission européenne;
- La liste des lacunes ainsi identifiées est tout à fait préliminaire et, à ce stade, ne doit en aucun cas être considérée comme une indication des domaines dans lesquels de nouveaux développements sont nécessaires.

COWI a conclu qu'il serait utile de compléter cet inventaire.

Les participants ont jugé intéressant le rapport COWI, approuvé la méthodologie adoptée et estimé que cet inventaire constituait un instrument très utile qui devrait être complété et éventuellement tenu à jour.

Les participants ont remercié le Danemark d'avoir fourni les ressources nécessaires à l'établissement de l'inventaire et ont appris avec satisfaction que ce pays est prêt à offrir une aide supplémentaire pour achever le rapport.

Les participants ont examiné le rapport COWI. Des éclaircissements ont été demandés à COWI, des questions posées et des suggestions formulées sur les moyens d'améliorer le document :

- Il pourrait être utile de déterminer les instruments les plus souvent cités dans l'inventaire, car cela pourrait indiquer ceux qui couvrent un grand nombre des aspects étudiés;
- Il semble souhaitable de passer en revue la terminologie et les définitions utilisées dans le rapport afin de les aligner sur les définitions acceptées à l'échelle internationale, lorsqu'il en existe;
- L'intégration des trois secteurs des transports de l'environnement et de la santé a été considérée comme une dimension importante et les instruments devraient être analysés de ce point de vue. Par exemple, il pourrait être utile de chercher à savoir si les autorités sanitaires participent aux prises de décisions en matière de transports;
- Il faudrait préciser le fondement scientifique de plusieurs instruments qui indiquent des limites à ne pas dépasser pour la santé de l'homme et l'environnement, par exemple les valeurs guides de l'OMS pour la qualité de l'air et les protocoles à la Convention CEE-ONU sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance;
- Renforcer l'examen des compromis entre les effets sur la santé (niveaux critiques) et sur l'environnement (niveaux de charge critique);

- À noter que les valeurs guides de l'OMS pour la qualité de l'air concernent les particules fines et ultrafines et que les protocoles à la Convention CEE-ONU sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance devraient permettre une réduction importante de la pollution par les matières en suspension;
- On devrait y inclure les changements climatiques, leurs répercussions attendues sur la santé, et les effets de la taxation des carburants et de l'accroissement du trafic aérien, les instruments concernant les changements climatiques, la Convention sur les Alpes et ses Protocoles, et y mentionner les principes directeurs sur la qualité des carburants dans les zones vulnérables;
- Il convient de noter que la Directive sur l'ozone de la Commission européenne et le nouveau Protocole sur les polluants multieffets à la Convention CEE-ONU sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance concernent des groupes vulnérables;
- L'inventaire devrait porter principalement sur les instruments paneuropéens de vaste portée (accords sous-régionaux comme les instruments de l'UE, à utiliser comme information de base);
- Il est nécessaire de compléter l'annexe au moyen d'informations communiquées par la Commission européenne (aucune des décisions de cette commission concernant la santé n'y figure);
- Il convient de réévaluer et de compléter la liste des lacunes identifiées à l'occasion de cet exercice rudimentaire (il semble que, dans certains cas, il existe effectivement des instruments qui couvrent la région de manière satisfaisante, par exemple pour la prévention de la pollution des eaux intérieures et la sécurité routière);
- Le rapport mêle de nombreux points de détail et des questions d'orientation importantes. Les travaux futurs devront mettre l'accent sur les éléments identifiés comme prioritaires.

Le débat a porté notamment sur la nécessité d'inclure des informations sur la mise en œuvre des politiques et leur efficacité. Les participants ont reconnu qu'il serait difficile d'obtenir une évaluation approfondie de la mise en œuvre dans le peu de temps disponible pour terminer le rapport. Par ailleurs, il existe déjà de telles évaluations qui pourraient être reprises. On peut citer, par exemple : un rapport de l'UIC sur la manière dont 17 pays ont internalisé (ou non) les coûts externes des transports, les examens de la performance environnementale (EPE) de l'OCDE et de la CEE-ONU, les analyses faites par l'Agence européenne de l'environnement (AEE) et les plans d'action nationaux pour l'hygiène de l'environnement (NEHAPS). En plus de ces évaluations, des analyses de l'évolution dans l'ensemble de la région pourraient être utilisées pour déterminer l'efficacité de certains instruments.

La plupart des observations indiquaient qu'il serait intéressant, si l'on trouvait les ressources nécessaires, de compléter l'inventaire en incluant les instruments qui ne sont pas encore couverts, les observations formulées pendant la réunion et d'ajouter à l'annexe les instruments de l'UE.

Le représentant de la Commission européenne s'est proposé pour mettre à jour et compléter l'annexe 4 après avoir consulté ses collègues des Directions générales concernées.

Au cours de la prochaine étape, il faudrait aussi achever l'évaluation des lacunes commencée dans le rapport COWI et évaluer la mise en œuvre des instruments de politique en s'inspirant dans la mesure du possible des travaux existants.

### **III. PRÉSENTATION ET EXAMEN DU DOCUMENT "*POLITICAL TARGETS AND OBJECTIVES FOR TRANSPORT, ENVIRONMENT AND HEALTH CONTAINED IN MAJOR REGIONAL DECLARATION*"**

Le document de travail sur les buts et les stratégies, établi par la CEE-ONU, a été présenté par M. Wuester qui a expliqué la procédure suivie pour résumer les cibles et objectifs figurant dans la Déclaration de Vienne, le Programme commun d'action (POJA), la Déclaration de Londres et la Charte des transports, de l'environnement et de la santé. Il a souligné que ce document était un outil de travail utilisable pour déceler les lacunes. Faute de temps, aucune autre déclaration régionale ou mondiale n'avait été incluse.

Les participants ont estimé que ce rapport constituait un bon début, mais qu'il n'était pas suffisant pour identifier des buts et objectifs valables. Une gamme plus vaste d'accords en vigueur devrait être examinée. D'autres cibles et objectifs acceptés par les pays de la région devraient être proposés par les États membres, les organisations internationales gouvernementales et les organisations non gouvernementales, en indiquant clairement les sources, par exemple les documents acceptés au niveau régional ou mondial.

Les participants ont pris note du document intitulé "*NGO Contribution to the UN-ECE WHO joint meeting on 9 February 2000*" qui a été présenté par le docteur Silberschmidt de l'International Society for Doctors for the Environment (ISDE) et distribué à la réunion. Ce document aide aussi à identifier les mesures envisageables pour atteindre les cibles et les objectifs de la Déclaration de Vienne et de la Charte de Londres.

### **IV. EXAMEN GÉNÉRAL DES DEUX RAPPORTS ET DES POINTS SUR LESQUELS ILS DEVRAIENT PORTER EN PRIORITÉ**

Les participants ont convenu qu'il était nécessaire d'adopter une démarche ouverte pour établir ces documents et de faire appel à un grand nombre de pays et d'organisations.

Les participants ont pris note de ce que la France s'est déclarée prête à contribuer financièrement à cette opération.

Il a été convenu de procéder comme suit pour élaborer ces deux documents :

- Privilégier un petit nombre d'instruments particulièrement intéressants pour l'environnement et la santé et examiner l'intégration sectorielle, notamment la participation des services de

santé aux décisions concernant les transports, et leur donner une place prédominante dans le rapport;

- Évaluer le degré d'application de ces instruments s'agissant de problèmes prioritaires des transports, de l'environnement et de la santé, si possible à partir d'études et d'évaluations existantes (EPE, NEHAPS, rapports de l'AEE, etc.). Une analyse de l'évolution de l'impact des transports sur la santé et l'environnement dans plusieurs pays pourrait renseigner sur l'efficacité des divers instruments en vigueur dans différentes parties de la région;
- Identifier des priorités, y compris aux niveaux national et sous-régional (par exemple dans les pays en transition) et examiner leurs aspects politiques et juridiques afin de recommander les moyens les plus judicieux de combler les lacunes.

En ce qui concerne l'identification des lacunes, les participants ont estimé que, à ce stade, elle devait s'articuler autour de quatre éléments principaux :

- Développement des instruments existants;
- Application des instruments existants;
- Directives juridiques et principes d'orientation non contraignants pour les questions/domaines où il est impossible de fixer des objectifs précis au niveau international (niveaux régional et local);
- Élaboration d'instruments nouveaux.

Les participants ont pris note de ce qu'un groupe d'États membres, d'organisations internationales gouvernementales et d'organisations non gouvernementales sont prêts à aider les secrétariats dans leur tâche. Il s'agit de membres du Comité directeur pour l'application de la Charte, d'organes de liaison nationaux, de chefs de file et d'autres experts du POJA qui avaient déjà proposé de participer à l'élaboration du rapport sur les instruments. La liste des personnes à contacter, "Amis du rapport", sera largement diffusée et accueillera toute nouvelle participation d'États membres, d'organisations internationales gouvernementales et d'organisations non gouvernementales.

## **V. PROCHAINES ÉTAPES**

Les participants ont convenu d'informer les points de contact pour la santé de la Charte et les organes de liaison nationaux, les chefs de file et les autres experts du POJA du lancement d'un processus de consultation ouvert conformément au calendrier suivant :



	<b>PROCESSUS</b>	<b>OBJECTIFS</b>
15 février – 15 mars	Consultation ouverte au moyen d'observations communiquées par courrier électronique et télécopie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Achever l'inventaire COWI en obtenant les questionnaires encore manquants, en incorporant dans l'annexe IV les informations fournies par la CE et en incorporant les observations reçues des parties prenantes;</li> <li>• Examen de l'inventaire COWI à la lumière des informations reçues;</li> <li>• Réviser le document sur les cibles et objectifs généraux d'après les observations communiquées. Ces observations devraient proposer des cibles et objectifs à inclure dans le document, en indiquant clairement un ou plusieurs document(s) existant(s) où ces objectifs sont exposés;</li> <li>• Observations sur la pertinence des cibles et objectifs proposés du point de vue de l'environnement et de la santé;</li> <li>• Commentaires sur les lacunes (défaut d'application d'accords existants, etc.) et recommandations;</li> <li>• Observations concernant l'application des mesures, des accords et des instruments.</li> </ul>
15 mars – 14 avril		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les secrétariats de l'OMS et de la CEE-ONU réviseront les documents d'après les informations reçues.</li> </ul>
14 avril	Réunion des parties prenantes concernées	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Examen des documents révisés;</li> <li>• Fournir une indication préliminaire des recommandations relatives à ce qui devrait être entrepris pour combler les lacunes identifiées (par exemple, types de recommandations différentes comme les protocoles à des instruments existants, accords/directives-cadres, etc.).</li> </ul>
15 avril – 6 juin		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les secrétariats de l'OMS et de la CEE-ONU formuleront les recommandations et poursuivront le débat avec le groupe des parties prenantes intéressées.</li> </ul>
6 juin	Troisième Réunion commune sur les transports et l'environnement (JMTE)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire rapport à la JMTE sur les travaux accomplis;</li> <li>• Recevoir des contributions de la JMTE au sujet des recommandations élaborées par l'OMS et la CEE-ONU.</li> </ul>
7 juin	Réunion commune OMS/CEE-ONU	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire rapport à la Réunion commune sur les travaux accomplis;</li> </ul>

	<b>PROCESSUS</b>	<b>OBJECTIFS</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contributions reçues de la Réunion commune au sujet des recommandations.</li> </ul>
8 juin	Troisième réunion du Comité directeur pour l'application de la Charte sur les transports, l'environnement et la santé	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire rapport au Comité directeur sur les travaux accomplis;</li> <li>• Recevoir tout nouvel apport du Comité directeur au sujet des recommandations élaborées par l'OMS et la CEE-ONU.</li> </ul>
9 juin – 31 juillet		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les secrétariats de l'OMS et de la CEE-ONU mettront le rapport sous forme définitive.</li> </ul>
D'ici à la fin 2000		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réunion de haut niveau des responsables des transports de l'environnement et de la santé.</li> </ul>

-----