



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

JMTE/2000/5
29 mars 2000

FRANÇAIS
Original : FRANÇAIS/ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

Réunion commune sur les transports et l'environnement
(Troisième session, 6 juin 2000)

**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**

1. À sa deuxième session, le 6 juillet 1999, la Réunion commune sur les transports et l'environnement a demandé aux organes de liaison nationaux, aux chefs de file et aux autres experts d'élaborer et de lui soumettre un plan de travail qui serait régulièrement actualisé et pourrait, par exemple, être mis à jour tous les ans (JMTE/1999/5, par. 5 b)).
2. En conséquence, le secrétariat a envoyé un questionnaire à tous les chefs de file pour leur demander des renseignements sur le plan de travail pour la période allant de juillet 2000 à juin 2001, leurs objectifs pour cette période, leurs méthodes de travail et le calendrier de leurs activités.
3. Le présent document a été établi à partir des neuf réponses (sur 14 questionnaires envoyés) qui avaient été reçues au 29 février 2000 (Finlande, Italie, Pays-Bas, Suède, Suisse, Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT), Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Organisation maritime internationale (OMI), Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE)). Il présente de façon détaillée les éléments internationaux du Programme commun d'action en précisant leurs chefs de file, conformément au document JMTE/1999/4, et indique dans chaque cas le plan de travail du ou des chefs de file. Ce document a été examiné lors de la réunion d'experts et est maintenant soumis à l'approbation de la Réunion commune sur les transports et l'environnement à sa troisième session, le 6 juin 2000.

LES ÉLÉMENTS DE PROGRAMME À EXÉCUTER À L'ÉCHELON INTERNATIONAL

I. VERS DES TRANSPORTS DURABLES

- a) Définir plus avant les principes fondamentaux des transports durables sur lesquels les gouvernements pourraient se fonder pour élaborer des stratégies et prendre des décisions en matière de transport

Pays/organisme chef de file : CEMT, OCDE

Échéance fixée par la Conférence : 1998

- b) Étudier le rapport entre différents scénarios de croissance économique et la demande dans le secteur des transports

Décision : Invitation adressée à la CEMT et à l'OCDE

- c) Élaborer plus avant des conceptions et des méthodes communes en vue de l'internalisation des coûts externes et développer l'utilisation d'instruments économiques

Pays/organisme chef de file : CEE, CEMT, OCDE, OACI

Échéance fixée par la Conférence : 2000

i) CEMT

Objectifs fixés pour la période :

- Le rapport sur les stratégies de modulation et de différenciation des taxes routières sera achevé;
- L'étude des politiques d'internalisation est en préparation;
- Le projet de rapport sur des taxes de transport efficaces présentant une comparaison à l'échelon international de la fiscalité du transport de marchandises et de passagers par route et par chemin de fer est en préparation.

ii) OACI

Objectifs pour la période :

En réponse à une demande présentée par l'Assemblée de l'OACI à sa trente deuxième session, le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) du Conseil de l'OACI envisage d'utiliser des instruments de marché, notamment des taxes sur les émissions, l'échange de droits d'émissions et des accords volontaires, pour limiter les émissions de gaz à effet de serre. Une première série de spécifications pour les différents instruments de marché a été récemment mise au point et l'analyse des retombées économiques et des avantages environnementaux correspondants débutera sous peu.

Dans l'intervalle, les travaux se poursuivront pour préciser les différentes formules possibles et évaluer les problèmes administratifs et juridiques.

Calendrier de travail :

Le processus d'évaluation et de mise au point des instruments à utiliser se poursuivra pendant plusieurs mois et aboutira à l'élaboration d'un rapport d'évaluation pour la prochaine réunion plénière du CAEP au début de 2001. Un rapport sera ensuite établi pour la session de l'Assemblée qui se tiendra à l'automne 2001.

- d) Élaborer plus avant, selon des procédures de suivi et d'examen déjà établies, une base théorique et des méthodes communes pour rassembler, analyser et diffuser des données sur les activités de transport et leurs conséquences sur l'environnement et la santé. Élaborer une proposition en vue d'échanger et de publier régulièrement des données et des résultats d'analyses dans ce domaine à l'échelon paneuropéen

Pays/organisme chef de file : CEE, OACI, OMI

Échéance fixée par la Conférence : 2000

i) OMI

Objectifs pour la période :

Protection de l'environnement maritime contre la pollution par les navires.

Méthodes de travail :

Réunions du Comité de protection du milieu marin (MEPC).

Calendrier de travail :

- Quarante-quatrième session du MEPC : 6-15 mars 2000;
- Quarante-cinquième session du MEPC : 2-6 octobre 2000;
- Quarante-sixième session du MEPC : juin 2001.

ii) CEE

Objectifs pour la période :

Poursuivre les travaux visant à élaborer des méthodes et une terminologie appropriées pour rassembler des données harmonisées sur les effets des transports sur l'environnement ainsi qu'à mettre au point des indicateurs de transports durables et les appliquer dans les pays en transition de la CEE.

Méthodes de travail :

- Poursuite des travaux dans le cadre du Groupe de travail des statistiques des transports de la CEE (WP.6) pour obtenir des statistiques de transport de meilleure

qualité présentant un intérêt pour l'environnement (grâce au questionnaire commun sur les statistiques des transports) en coopération avec Eurostat et la CEMT;

- Organisation d'un atelier sur l'extension du Mécanisme de suivi pour les activités concernant les transports et l'environnement (TERM) aux pays en transition de la CEE en coopération avec l'Agence européenne pour l'environnement de l'Union européenne.

Calendrier de travail :

- Questionnaire commun : septembre 2000 et années suivantes;
- Atelier sur le TERM : septembre 2000, Copenhague;
- WP.6 : octobre 2000.

- e) Étudier la possibilité d'élaborer de nouveaux critères et normes de qualité concernant l'environnement et la santé, en particulier pour les incidences liées aux transports qui ne sont pas encore prises en considération, par exemple les risques de cancer, la consommation de ressources non renouvelables, l'utilisation des sols et la protection de la nature, la qualité des sols et des eaux souterraines

Décision de la Conférence : Adresser une invitation à l'OMS

- f) Mettre au point des mécanismes permettant une meilleure coordination et une coopération étroite au sujet des procédures bilatérales concernant le transport interrégional et l'environnement lors de la planification des projets relatifs aux transports qui ont des incidences sur l'environnement au-delà des frontières
- g) Appuyer l'exécution d'un programme d'études scientifiques et de recherches concertées sur la question des transports et de l'environnement et recommander un financement international à long terme
- h) Aider les pays en transition à restructurer l'ingénierie des transports et l'industrie du raffinage afin qu'ils puissent livrer des produits plus écologiques faisant appel à des procédés plus respectueux de l'environnement et encourager les projets internationaux de coentreprise
- i) Étudier la possibilité de mieux tirer parti des fonds existants (TACIS et PHARE, par exemple) pour fournir une assistance aux pays en transition afin de financer des projets et des recherches concertées dans le domaine des véhicules de transport et de l'environnement avec la participation des institutions financières européennes et internationales
- j) Aider les pays en transition à formuler et à appliquer des programmes de formation destinés aux responsables de la gestion des transports et aux spécialistes de la question des transports et de l'environnement
- k) Mettre au point, en vue de l'élaboration de plans nationaux dans le domaine des transports et de l'environnement (y compris les aspects liés à l'aménagement du territoire), des

mécanismes pour le partage des meilleures pratiques, ainsi que des modèles qui seraient suivis au niveau paneuropéen (par exemple en organisant une conférence sur les problèmes du développement de transports durables en Europe)

Pays/organisme chef de file : Autriche

II. FAVORISER LES VÉHICULES ET LES CARBURANTS MOINS POLLUANTS

- a) Renforcer les normes d'émission applicables aux véhicules routiers. Poursuivre l'élaboration de propositions relatives aux normes environnementales applicables à la construction des véhicules routiers et à la sécurité de la circulation

Pays/organisme chef de file : CEE, CEN

Échéance fixée par la Conférence : 1997 – 1999

ii) CEE

Objectifs pour la période :

À l'invitation des groupes de travail de la sécurité de la circulation (WP.1) et de la construction des véhicules (WP.29) de la CEE, des experts du Comité international de l'inspection technique automobile (CITA) ont élaboré un projet de version révisée de l'annexe 2 de la résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) concernant le contrôle périodique des véhicules et les vérifications à effectuer.

Cette annexe énumère les vérifications à effectuer lors du contrôle périodique des véhicules. En ce qui concerne la protection de l'environnement, les principes généraux ci-après s'appliquent :

- Les contrôles ne portent pas uniquement sur la sécurité mais également sur des éléments liés à la protection de l'environnement (par exemple les émissions des gaz d'échappement et le bruit).

Élément	Méthode	Principales causes de refus
8. BRUIT		
8.1 Bruit		
	Évaluer subjectivement ou mesurer le niveau sonore conformément au règlement	Niveau sonore excessif ou excédant les limites définies dans le règlement applicable au type de véhicule concerné
8.2 Émissions de gaz d'échappement		
8.2.1 Moteurs à allumage commandé	Mesurer les émissions de gaz au moyen d'un analyseur de gaz d'échappement conformément au règlement	a) Émission de gaz supérieure aux niveaux définis dans le règlement applicable au type de véhicule concerné b) Équipement antipollution manquant ou manifestement défectueux
8.2.2 Moteurs à allumage par compression	Mesurer l'opacité au moyen d'un opacimètre conformément au règlement	Opacité supérieure aux valeurs définies dans le règlement applicable au type de véhicule concerné

Ce document sera examiné par le WP.29 et par le WP.1 dans le courant de l'année et, s'il est approuvé, il pourra être ajouté à la résolution d'ensemble sur la sécurité de la circulation routière (R.E.1) qui comporte une série de recommandations à caractère non obligatoire adressées aux gouvernements et portant sur de nombreux domaines liés à la sécurité routière. Cette résolution est révisée en permanence par le WP.1.

- b) Formuler des recommandations applicables à la production, la commercialisation et l'utilisation de véhicules propres et au contrôle de leurs caractéristiques environnementales. Ces recommandations doivent prendre en compte les situations économiques différentes des pays membres de la CEE
- c) Arrêter, s'il y a lieu, une législation européenne pour lutter contre le bruit émis par les aéronefs
- d) Élaborer des recommandations relatives aux mesures fiscales et autres mécanismes destinés à stimuler la production et l'utilisation de véhicules à meilleur rendement énergétique
- e) Élaborer des normes environnementales applicables aux véhicules tout-terrain, aux véhicules ferroviaires et aux bateaux et renforcer celles qui existent, à l'horizon 2005 et au-delà. Soumettre des propositions en vue d'apporter les modifications voulues aux accords internationaux

- f) Fixer des objectifs quantitatifs et des calendriers pour la réduction de la consommation d'énergie par les nouveaux véhicules routiers et ferroviaires, navires de mer et bateaux de navigation intérieure et mettre en service des véhicules ayant un meilleur rendement énergétique, compte tenu des programmes nationaux
- g) Établir des instruments pour la production, la commercialisation et l'utilisation de carburants propres, à titre volontaire, jusqu'à l'application de normes plus strictes pour les carburants
- h) Durcir les normes de qualité actuelles des carburants, en particulier en ce qui concerne les teneurs limites en soufre et en composés cancérigènes, en vue de la construction de moteurs propres et de la réduction de leurs incidences sur l'environnement et la santé

Pays/organisme chef de file : Finlande

i) Finlande

Objectifs pour la période :

Le Ministère finlandais des transports et des communications et celui de l'environnement projettent d'organiser un séminaire de deux jours qui aura pour objectif d'apporter aux pays des connaissances et des instruments utiles et de leur permettre de nouer des contacts pour mettre en pratique, soit dans le cadre d'une loi, soit à titre volontaire, les normes les plus récentes adoptées en matière de carburant pour rendre les véhicules plus propres. Les sujets abordés seront d'un grand intérêt sur le plan international. Ce séminaire comprendra des séances de travail et des excursions. Il s'adresse aux pays candidats à l'adhésion à l'UE mais d'autres participants sont également les bienvenus.

Méthodes de travail :

Séminaire de deux jours

Calendrier de travail :

Le séminaire est prévu pour novembre 2000.

- i) Formuler des recommandations internationales pour le retrait des véhicules à taux d'émissions élevés, y compris la mise au rebut, le recyclage et la réutilisation des pièces détachées

Pays/organisme chef de file : CEMT

i) CEMT

Objectifs pour la période :

Le rapport intitulé "Assainir le parc automobile : programmes de renouvellement et de mise à la casse" est achevé et paraîtra au premier trimestre de l'an 2000.

- j) Élaborer des règlements nationaux et internationaux pour éviter que ne soient immatriculés dans d'autres pays de la CEE des véhicules déjà retirés de la circulation, compte tenu des recommandations susmentionnées concernant les véhicules à taux d'émissions élevés

Pays/organisme chef de file : CEE

- k) Élaborer des règlements pour limiter l'utilisation des véhicules à fort taux d'émissions dans les zones où de fortes contraintes pèsent sur l'environnement, par exemple des mesures d'interdiction de la circulation dans les villes et les zones vulnérables
- l) Élaborer des programmes internationaux pour la formation de spécialistes de l'homologation et des essais des véhicules et pour les modalités de gestion de la qualité en ce qui concerne le transport en général
- m) Encourager la coopération internationale et fournir un appui technique et financier aux pays en transition pour la mise au point de programmes de contrôle des véhicules routiers et de programmes analogues pour les trains et les bateaux
- n) Formuler des directives pour le contrôle de la qualité des carburants et la vérification ponctuelle de la qualité des carburants aux points de vente

III. PROMOUVOIR DES SYSTÈMES DE TRANSPORT EFFICACES ET DURABLES

- a) Élaborer des indicateurs pour évaluer l'efficacité et la performance environnementale de chaque mode de transport, effectuer des mesures des coefficients d'émission, entreprendre des travaux de recherche-développement concertés sur les méthodes de calcul et les modèles permettant d'évaluer les effets nuisibles des transports
- b) Élaborer des recommandations visant à faciliter le passage du trafic routier et aérien au rail et à la navigation intérieure ainsi qu'à la navigation côtière et maritime
- c) Mettre au point et appliquer des programmes visant à créer un réseau attrayant, associant tous les modes de transport public, et, à cette fin, améliorer et encourager :
- la coordination entre le rail, les autobus et les transports publics et d'autres modes, à l'échelon national et international;
 - l'intermodalité, l'interopérabilité, la logistique et les services;
 - la modernisation et le développement de l'infrastructure;
 - le recours plus large à l'utilisation de véhicules de transport public ménageant l'environnement et conçus pour la commodité de l'utilisateur;
 - le recours plus large à un système de transport public souple et adapté à la demande.
- d) Mettre au point et appliquer des programmes d'édification d'un réseau ferroviaire européen efficace pour le transport de marchandises et, à cette fin, améliorer et encourager :

- la modernisation et le développement de l'infrastructure ferroviaire et de transport combiné;
 - l'interopérabilité et la coordination des systèmes ferroviaires en harmonisant, par exemple, les règlements de sécurité et d'exploitation;
 - la modernisation et l'intensification de l'utilisation d'un matériel roulant respectueux de l'environnement;
 - la logistique et les services, par exemple en ayant davantage recours, pour le transport des marchandises, à des systèmes ferroviaires et de transport combiné novateurs;
 - la création de compagnies ferroviaires internationales pour le transport des marchandises.
- e) Évaluer les incidences écologiques, économiques et sociales des investissements dans l'infrastructure et formuler et appliquer des directives écologiques relatives à ces investissements
- f) Appuyer les projets communs et formuler des recommandations visant à accroître l'efficacité des parcs de véhicules, des opérations de transport et de l'infrastructure de transport grâce, par exemple, à l'amélioration de la logistique, à l'emploi de la télématique, au relèvement des coefficients de charge des camions et à la mise au point d'unités d'emballage normalisées
- g) Appliquer des instruments juridiques internationaux visant à faciliter le passage des frontières
- h) Promouvoir les travaux visant à intégrer l'évaluation stratégique de l'impact sur l'environnement dans les processus nationaux et internationaux de planification des transports et appuyer l'action entreprise dans le cadre de la Convention d'Espoo selon qu'il conviendra¹

Pays/organisme chef de file : Finlande, Croatie

- i) Prendre les mesures nécessaires pour réunir les conditions d'une concurrence libre et équitable entre les divers modes de transport, et, notamment, éliminer les distorsions du marché imputables à des subventions et à des politiques fiscales ne tenant pas pleinement compte des coûts externes
- j) Recommander, si tel n'est pas encore le cas, d'adhérer à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) et d'appliquer ses dispositions
- k) Adopter les mesures juridiques, administratives et fiscales nécessaires pour simplifier les procédures applicables aux terminaux de transport combiné et encourager la création de tels terminaux

¹ L'Allemagne a réservé sa position.

Pays/organisme chef de file : Suisse

i) Suisse

Objectifs pour la période en cours :

En ce qui concerne les travaux futurs en matière de transport combiné, il est urgent d'examiner les causes de la tendance, constatée depuis 1998, de la stagnation, voire de la baisse des volumes acheminés par ce mode de transport. Nous proposons de réorienter les travaux dans ce sens.

De premières discussions au sein du groupe des transports combinés de la CEE démontrent que cette tendance est à imputer en premier lieu à des problèmes ferroviaires. Il semble en effet notamment que les capacités de traction soient de plus en plus souvent insuffisantes, ce qui conduit à des retards à l'arrivée des convois et, par la suite, à des pertes de clientèle.

Il s'agit donc d'examiner plus en détail :

- Si les travaux en cours en matière d'interopérabilité du matériel roulant permettront d'améliorer suffisamment la situation pour permettre d'éviter le changement de locomotive aux frontières ou si des mesures, telles que la création d'un pool européen de locomotives auquel auraient accès les entreprises ferroviaires existantes et nouvelles, devraient être recommandées;
- Si d'autres mesures sont nécessaires, par exemple dans le domaine tarifaire.

Méthodes de travail :

Un questionnaire visant à déterminer plus précisément les causes de la baisse du volume acheminé en transport combiné, ainsi que des priorités entre les différentes mesures possibles, sera soumis aux États membres de la CEE.

Par la suite, un rapport sera élaboré par le "chef de file" suisse. Afin d'éviter les doubles emplois, ce document devra faire un inventaire des travaux déjà entrepris en vue d'améliorer la qualité du transport ferroviaire (par exemple : travaux de l'UE en matière d'interopérabilité/pool de locomotives). Sur la base des réponses obtenues, une répartition des tâches entre les différentes organisations internationales pour la mise en œuvre des mesures prévues sera définie.

Ce rapport pourrait ensuite être finalisé soit dans le cadre d'un atelier ad hoc, soit au sein du groupe des chemins de fer de la CEE.

Calendrier de travail :

- Premier semestre 2000 : questionnaire;
- Fin deuxième semestre 2000 : projet de rapport.

- l) Répertorier une série de grands couloirs de transport international combiné et les installations connexes dans le cadre de l'AGTC et du Protocole à cet accord signé récemment

IV. PROTECTION DES ZONES SENSIBLES

Pays chefs de file pour les activités visées dans le présent chapitre : Autriche, Italie, Slovénie

- a) Élaborer des mesures internationales visant à réduire les incidences des émissions sur la santé et l'environnement dans les zones où les charges critiques, les normes de qualité de l'air et les limites sonores ne sont pas respectées
- b) Encourager la mise au point de critères pour définir et répertorier les zones sensibles en vue de la protection de la santé et de l'environnement ainsi que les conditions dans lesquelles le transport peut y être autorisé
- c) Élaborer des critères de référence pour l'imputation appropriée des coûts d'infrastructure et des coûts externes
- d) Élaborer des programmes prioritaires pour accélérer l'amélioration et le développement de la logistique et des infrastructures pour le transport ferroviaire et le transport combiné et accroître leur compétitivité en particulier dans les couloirs qui absorbent une part importante du trafic de transit transeuropéen
- e) Mettre sur pied un réseau de coopération et élaborer un programme de projets pilotes et échanger les meilleures pratiques en matière de transport pour protéger les zones sensibles
- f) Élaborer des critères de référence et des principes directeurs relatifs à la conception intermodale et intégrée de la planification et de l'utilisation des infrastructures de transport, qui tiennent dûment compte des aspects écologiques, économiques et sociaux des zones sensibles

i) Autriche (pour les activités visées dans le chapitre)

Objectifs pour la période :

Mettre au point des critères pour les zones sensibles.

Méthodes de travail :

Le Ministère autrichien de l'environnement a entrepris une étude pour élaborer ces critères.

Calendrier de travail :

L'étude sera présentée lors d'un atelier qui aura lieu dans le courant de l'été et donnera le coup d'envoi des activités.

ii) Italie (pour les activités visées dans le chapitre)

Objectifs pour la période :

Définir une stratégie de surveillance et de prévention pour les zones sensibles. Différents ateliers sont prévus. Les résultats serviront de base à une étude, à une réflexion plus poussée et à une analyse.

Méthodes de travail :

- Les résultats de la Conférence internationale sur la pollution due à la circulation transfrontière et les moyens de déplacement durables (17 et 18 février 2000) seront utilisés pour les activités menées en l'an 2000;
- Un atelier sur le transport de cargaisons dangereuses aura lieu dans la région de Trieste.

Calendrier de travail :

Fin 2000 : préparation d'un atelier sur le transport de cargaisons dangereuses dans la région de Trieste.

V. PROMOUVOIR DES TRANSPORTS URBAINS DURABLES

- a) Élaborer des principes généraux pour l'intégration de l'aménagement du territoire et de la planification des transports et une diffusion plus large d'informations sur le recours aux méthodes et procédures d'EIE pour les systèmes de transport dans les villes et les zones à forte densité de population

Pays/organisme chef de file : CEMT

i) CEMT

Objectifs pour la période :

Le projet comprend trois grands volets : une série d'ateliers sur des sujets particuliers, une enquête sur des grandes villes et une série d'études sur les politiques nationales de transport urbain.

- Trois des quatre ateliers prévus ont eu lieu. Le quatrième se tiendra à Washington (DC), pour examiner les questions institutionnelles et les questions relatives à la consultation du public.
- Enquête sur les villes : un questionnaire a été envoyé à plus de 250 villes pour demander des informations sur les modes et les systèmes de transport urbain ainsi que sur la manière dont les politiques sont appliquées dans les domaines du transport urbain, de l'environnement et de l'aménagement du territoire. Les réponses

constitueront la base statistique à partir de laquelle le rapport définitif du projet sera établi.

- Examens par pays des politiques de transport urbain : une série d'examens nationaux approfondis effectués par des spécialistes de la discipline a été lancée pour donner une idée détaillée de l'élaboration des politiques de transport urbain dans certains pays. Les Pays-Bas, la Suède, la Norvège et la Hongrie ont fait part de leur souhait de faire l'objet d'un examen approfondi par des pairs. Le premier examen a eu lieu en juin 1999 aux Pays-Bas. Les examens concernant la Hongrie, la Suède et la Norvège suivront. Ces examens approfondis seront complétés par des études entreprises par un certain nombre de pays eux-mêmes.

Méthodes de travail :

- Atelier;
- Analyse et synthèse des questionnaires;
- Étude des politiques de transport urbain.

Calendrier de travail :

Organisation d'un atelier à Washington (DC) pour examiner les questions institutionnelles et les problèmes de consultation du public : septembre 2000;

- Analyse et synthèse des questionnaires : 2000;
- Examen des politiques de transport urbain : Hongrie, deuxième trimestre 2000, Suède : fin 2000, Norvège : début de 2001;
- Le rapport final sur ce sujet sera établi en 2001.

- b) Élaborer des recommandations relatives aux instruments économiques et autres afin d'encourager l'utilisation de véhicules urbains à faible niveau d'émissions ou sans émissions et renforcer la coopération internationale engagée dans ce domaine

Pays/organisme chef de file : CEE

- c) Entamer l'élaboration concertée de projets, procéder à des échanges de vues et de données d'expérience concernant la définition de méthodes et de modèles de calcul rationnelle pour l'évaluation des émissions de polluants par les transports urbains et leur dispersion, dans l'atmosphère dans les conditions du milieu urbain

- d) Développer la Charte européenne des droits des piétons, lui donner une dimension paneuropéenne et en étendre le champ pour qu'elle réponde aussi aux besoins des cyclistes

Pays/organisme chef de file : Pays-Bas

i) Pays-Bas

Objectifs pour la période :

- Élaborer des directives et des indicateurs pour élaborer des politiques nationales visant à encourager l'usage de la bicyclette, notamment des mesures techniques et organisationnelles pour développer le réseau de pistes cyclables;
- Procéder à une analyse comparative des politiques des pays membres de l'Union européenne et des pays candidats à l'adhésion dans le domaine de l'utilisation de la bicyclette.

Méthodes de travail :

- a) Projet pilote pour procéder à une évaluation comparative des politiques nationales de trois à six pays en matière d'utilisation de la bicyclette sur la base d'une série provisoire d'indicateurs;
- b) Atelier destiné à permettre aux pays européens de formuler des recommandations et d'élaborer des indicateurs;
- c) Projet visant à préciser les indicateurs et à procéder à une évaluation comparative des politiques nationales d'autres pays européens en matière d'utilisation de la bicyclette;
- d) Atelier pour présenter les conclusions définitives et établir la liste finale des indicateurs.

Toutes ces activités seront entreprises en coopération avec la Commission européenne.

Calendrier de travail :

- a) Premier semestre 2000;
 - b) Juin 2000 (Vélo Mondial, Amsterdam);
 - c) Second semestre 2000, premier semestre 2001;
 - d) Septembre 2001 (Conférence internationale Vélo-Cité, Édimbourg).
- e) Contribuer à définir et à appliquer des projets bilatéraux et multilatéraux ainsi que des projets d'institutions financières internationales liés au développement et à la modernisation des systèmes de transport collectif dans les grandes villes et à la modernisation du réseau routier urbain

VI. RENFORCER LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Organiser des séminaires et/ou des programmes éducatifs à l'intention des transporteurs ainsi que des stages de formation, notamment à l'intention des pays en transition

VII. LIMITER LES INCIDENCES DES AÉRONEFS ET DES BATEAUX SUR L'ENVIRONNEMENT

- a) Mener des recherches scientifiques concertées sur l'incidence des émissions des moteurs d'aéronefs, à la lumière du prochain rapport spécial du GIEC sur l'aviation et l'atmosphère mondiale et des travaux du Groupe d'évaluation scientifique de l'ozone du Protocole de Montréal

Pays/organisme chef de file : Norvège

- b) Encourager l'OACI à prendre d'autres mesures pour limiter, à l'échelon mondial, les émissions des aéronefs dans l'atmosphère et au voisinage des aéroports en procédant, par exemple, à un renforcement important des normes actuellement en vigueur pour les émissions de NO_x et à l'élaboration de normes pour les émissions de CO₂
- c) Mettre au point un modèle et prendre des initiatives au sein de l'OACI pour imposer une redevance mondiale sur le kérozène

Pays/organisme chef de file : Suisse

i) Suisse

Objectifs pour la période :

Encourager l'OACI à adopter une recommandation visant à imposer des redevances pour des raisons de protection de l'environnement, notamment de redevances sur les carburants, lors de l'Assemblée de septembre 2001.

Méthodes de travail :

Participation active aux travaux du Comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI (CAEP) et du WG.5 (Options fondées sur le marché) et concertation entre les pays européens intéressés au sein de la Conférence européenne de l'aviation civile. Le WG.5 a entrepris d'analyser un large éventail d'instruments de marché, y compris les redevances sur les carburants, les échanges de droits d'émission et les redevances de route, afin d'évaluer l'impact qu'ils pourraient avoir sur le plan environnemental et économique.

Calendrier de travail :

Le WG.5 du CAEP a été créé comme suite à des initiatives concertées prises essentiellement par des pays européens. Ce groupe doit présenter son rapport avant l'Assemblée de 2001.

- d) Promouvoir la ratification de l'annexe VI de la Convention MARPOL 73/78, relative à la pollution de l'atmosphère par les navires, et une nouvelle réduction des émissions de NO_x par les navires en instaurant des mesures d'un bon rapport coût/efficacité pour réduire les émissions des moteurs de navires actuels, ainsi qu'en encourageant une révision rapide du Code des NO_x pour les nouveaux moteurs

Pays/organisme chef de file : Suède

Objectifs pour la période :

- Souligner encore plus à quel point il importe d'adapter les transports maritimes aux besoins de l'environnement. L'Administration maritime suédoise examinera la possibilité d'accroître le rabais appliqué aux droits d'accès, en particulier celui qui concerne le soufre. En effet, un nombre important de transbordeurs et de bateaux faisant des trajets fréquents n'ont pas encore profité du système. Une des possibilités envisagées par l'Administration est d'accroître légèrement la fraction du droit qui est liée aux marchandises transportées et d'utiliser les recettes correspondantes pour accroître le rabais concernant le soufre;
- Parallèlement, la Suède devrait poursuivre sa campagne active en faveur de l'application internationale d'instruments de réglementation économique pour réduire la pollution atmosphérique due aux transports maritimes. "Aaland" examine une modulation des droits de port et, en Norvège, il a été proposé de tenir compte des performances environnementales d'un navire pour déterminer les droits de jauge qui sont perçus dans ce pays;
- L'Administration maritime suédoise prévoit de revoir la structure de ses droits dans l'année à venir en vue d'opérer une remise uniforme sur les droits appliqués au trafic transocéanique régulier, à la circulation des transbordeurs et aux services réguliers en Méditerranée, à partir de 2001. Cette mesure pourrait avoir pour effet d'entraîner une légère augmentation des tarifs dans les liaisons transocéaniques régulières.
