



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/AC.21/2002/9  
EUR/02/5040828/9  
21 août 2002

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ  
Bureau régional pour l'Europe  
Réunion de haut niveau sur les transports,  
l'environnement et la santé

**PROGRAMME PANEUROPÉEN SUR LES TRANSPORTS,  
LA SANTÉ ET L'ENVIRONNEMENT**

Adopté par la Réunion de haut niveau

**I. INTRODUCTION**

1. La présente note a été établie par les secrétariats du Bureau régional de l'Organisation mondiale de la santé pour l'Europe (OMS/Euro) et de la CEE-ONU sur la base des discussions tenues par le Groupe spécial d'experts mixte CEE-ONU/OMS sur les transports, l'environnement et la santé. La Réunion de haut niveau sur les transports, l'environnement et la santé l'a approuvée à sa deuxième session (Genève, 5 juillet 2002).

2. On présente ci-après le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement qui décrit: 1) des domaines et des actions prioritaires dans les trois secteurs au niveau paneuropéen; 2) le cadre institutionnel proposé pour exécuter le Programme et 3) le plan de travail définissant un certain nombre d'activités concrètes spécifiques susceptibles de servir d'exemples pour montrer comment des progrès tangibles pourraient être réalisés dans les domaines prioritaires.

## **II. DOMAINES ET ACTIONS PRIORITAIRES EN CE QUI CONCERNE LES TRANSPORTS, L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ**

3. Les domaines d'actions prioritaires ci-après forment le cadre d'action du Programme, tel qu'il a été adopté par la Réunion de haut niveau sur les transports, l'environnement et la santé à sa deuxième session. Ils ont été identifiés par le Groupe spécial d'experts mixte CEE-ONU/OMS pour mener à bien les travaux tripartites sur les transports, l'environnement et la santé au niveau paneuropéen dans le cadre de l'OMS et de la CEE-ONU<sup>1</sup>.

### **a) Intégration des questions d'environnement et de santé dans les politiques des transports**

- i) Poursuite de l'élaboration, de l'application et du suivi des stratégies ou plans d'action nationaux dans le domaine des transports viables du point de vue de la santé et de l'environnement.
- ii) Définition et adoption d'objectifs en matière d'environnement et de santé, identification d'indicateurs pour le suivi de l'application et de l'impact des mesures, et mise au point de mécanismes d'établissement de rapports.
- iii) Diffusion d'informations et de bonnes pratiques et renforcement des capacités.
- iv) Création de mécanismes institutionnels pour la prise en compte des questions d'environnement et de santé dans les politiques des transports, avec la participation de représentants des secteurs de la santé et de l'environnement aux différents niveaux du processus de décision.
- v) Mise au point et adoption par les nouveaux États indépendants/pays d'Europe centrale et orientale d'instruments administratifs, réglementaires et financiers destinés à encourager et à imposer la production et l'utilisation de véhicules plus propres et plus sûrs.

### **b) Gestion de la demande et réorientation de la répartition des modes de transport**

- i) Élaboration de stratégies d'investissement qui encouragent l'adoption de modes de transport viables.
- ii) Promotion de modes de transport viables du point de vue de la santé et de l'environnement, pour le transport de marchandises aussi bien que de voyageurs.
- iii) Promotion de l'élaboration, notamment par les grandes entreprises publiques et privées ainsi que par d'autres organisations, de plans de transport viables pour le transport de voyageurs comme de marchandises.

---

<sup>1</sup> Tels qu'ils sont énoncés dans le document intitulé «Définition des domaines prioritaires du processus paneuropéen concernant les transports, l'environnement et la santé».

- iv) Promotion, application et examen de politiques destinées à internaliser les coûts induits par les transports dans le domaine de la santé et de l'environnement.
- v) Amélioration du comportement des conducteurs par l'adoption à grande échelle de programmes «d'écoconduite», l'installation dans les véhicules d'instruments d'information des conducteurs, ainsi que l'adoption de mesures de gestion de la circulation et de mesures destinées à assurer le respect des limites de vitesse.

**c) Transports urbains**

- i) Adoption d'un cadre général pour l'élaboration et l'application pour des agglomérations (zones urbaines et suburbaines) d'une taille minimum donnée de plans de transport viables du point de vue de la santé et de l'environnement.
- ii) Poursuite de la mise au point d'un ensemble commun d'indicateurs pour les transports urbains.
- iii) Définition de mesures destinées à encourager l'utilisation de transports publics de haute qualité et intégrés et à réduire par contre-coup la nécessité d'utiliser une voiture et donc le volume de la circulation automobile.
- iv) Définition de mesures pour encourager le vélo et la marche, et en améliorer la sécurité.
- v) Adoption de mesures spécifiques en faveur des groupes à haut risque, en particulier les enfants.

**d) Questions intersectorielles**

Les questions intersectorielles à examiner sont notamment les besoins spécifiques des nouveaux États indépendants et des pays d'Europe du Sud-Est, ainsi que les questions en rapport avec les zones particulièrement sensibles sur le plan écologique, comme indiqué plus en détail dans le document sur les domaines prioritaires mentionnés plus haut.

4. La mise en œuvre des mesures susmentionnées devrait s'appuyer sur les activités déjà en cours ou envisagées et sur les progrès réalisés et en tenir pleinement compte de façon à maximiser les synergies, à éviter les doubles emplois, à optimiser l'utilisation des ressources et à tirer parti de l'expérience et des connaissances déjà acquises (par exemple dans le cadre du processus lancé par l'Union européenne à l'occasion du Sommet de Cardiff et de son mécanisme de suivi des activités concernant les transports et l'environnement (TERM) ainsi que par l'OCDE, la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) et le PNUE).

**III. CADRE INSTITUTIONNEL**

5. La mise en œuvre du Programme sera confiée au Comité directeur, qui agira sous l'autorité de la Réunion de haut niveau sur les transports, l'environnement et la santé. Le Comité directeur fera rapport chaque année au Comité régional de l'OMS pour l'Europe et à la CEE-ONU. Il informera le Comité des transports intérieurs et le Comité des politiques de l'environnement

de la CEE-ONU, qui pourront faire des propositions, selon qu'il convient. Le Comité européen de l'environnement et de la santé (CEES) sera également tenu régulièrement informé des progrès réalisés en vue de faire rapport lors de la quatrième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé (Budapest, 2004).

6. Le plan de travail sera appliqué en simplifiant et en regroupant les mécanismes existants dans le cadre des processus de suivi de Vienne et de Londres, conformément à la proposition du secrétariat commun approuvée lors de la première Réunion de haut niveau<sup>2</sup>. À la suite de cette rationalisation, la Réunion commune sur les transports et l'environnement et le Groupe directeur de la Charte de Londres sont remplacés par un organisme unique, à savoir un Comité directeur sur les transports, l'environnement et la santé, qui est le principal organe directeur pour les activités de l'OMS et de la CEE-ONU dans ces domaines et est chargé d'orienter le Programme et d'en définir les axes stratégiques. C'est également à ce comité directeur que les activités engagées au titre du Plan d'action de la Charte et du Programme commun d'action de Vienne qui ne font pas partie des priorités définies par le Programme paneuropéen pourront être présentées pour qu'il en soit pris note. Le Comité directeur adoptera son règlement intérieur et ses méthodes de travail. On trouvera en annexe le mandat proposé pour le Comité<sup>3</sup>.

7. Afin d'encourager l'intégration intersectorielle et entre différentes parties de la région, la participation au Comité directeur est ouverte aux représentants des trois secteurs sur un pied d'égalité. Les États membres ont toute liberté pour désigner leur(s) représentant(s), selon qu'il convient. Le Comité directeur établira des contacts et coopérera étroitement avec les organes subsidiaires principaux concernés de la CEE-ONU et les organes de l'OMS, avec des organismes et des organisations intergouvernementaux tels que le PNUE, l'OCDE, la CEMT, l'Union européenne et l'Initiative d'Europe centrale ainsi qu'avec des organisations non gouvernementales actives dans les domaines des transports, de l'environnement et de la santé.

8. Le Comité directeur se réunira tous les ans et sera assisté d'un bureau tripartite composé de 9 à 15 membres élus par lui représentant les trois secteurs ainsi que les différentes parties de la région sur un plan d'égalité. Le Bureau se réunira deux fois par an et sera chargé de préparer les réunions ainsi que d'assurer le suivi des décisions du Comité directeur (par exemple, rechercher des fonds, préparer des propositions de partenariat, jouer un rôle de catalyseur dans l'application des mesures prises, etc.). La présidence des sessions du Comité sera assumée à tour de rôle par l'un des trois secteurs et le président sera assisté par deux vice-présidents représentant les deux autres secteurs. Il conserverait son mandat entre deux sessions, de façon à représenter le Comité et le Bureau.

9. Le Comité directeur peut créer des groupes de travail, équipes spéciales et autres organes en fonction des besoins puis les dissoudre une fois leur tâche terminée. Leur composition sera définie au cas par cas en fonction des compétences nécessaires pour exécuter efficacement

---

<sup>2</sup> Document de séance du 25 avril 2001 intitulé «Rationalization of work at the international level in the fields of transport, environment and health», note des secrétariats de l'OMS/Euro et de la CEE-ONU.

<sup>3</sup> Voir annexe 3.

la mesure ou la tâche concernée. Ces groupes ou organes, dont la création devrait permettre d'éviter tout retard inutile, feront régulièrement rapport au Comité directeur. Le Comité directeur, le Bureau et les autres organes disposeront des services d'un secrétariat commun CEE/OMS, complété par un personnel approprié venant des trois secteurs.

10. Le Comité directeur encouragera, coordonnera et facilitera l'exécution du Programme paneuropéen, notamment par l'intermédiaire de ses organes spéciaux, conformément à un calendrier établi prévoyant des étapes claires, et disposera d'un mécanisme pour en suivre la mise en œuvre. Il fera rapport sur ses résultats et activités aux États membres à l'occasion d'une Réunion de haut niveau sur les transports, l'environnement et la santé, qui se tiendra au plus tard en 2007. Dans cette perspective, il préparera une évaluation des progrès réalisés et, au vu des résultats de cette évaluation, proposera si nécessaire de nouvelles priorités et initiatives, pour adoption.

11. Un réseau de centres nationaux de coordination sur les transports, l'environnement et la santé sera créé en tenant compte des réseaux existants dans le cadre des processus de suivi de Vienne et de Londres afin de faciliter les contacts et la coordination entre les pays de la région et les trois secteurs. Les pays et groupes de pays ainsi que les organisations internationales concernées devraient être encouragés à assumer un rôle directeur pour la mise en œuvre du plan de travail, par exemple en dirigeant l'action des équipes spéciales/organes susmentionnés. Des représentants d'organisations non gouvernementales peuvent participer en tant qu'observateurs aux travaux du Comité directeur et des éventuelles équipes spéciales sur décision du Comité. Les partenariats entre gouvernements, autorités locales, entreprises, organisations non gouvernementales et autres parties prenantes intéressées sont également encouragés.

#### **IV. ASPECTS OPÉRATIONNELS DE L'EXÉCUTION DES MESURES PRIORITAIRES**

12. La mise en œuvre effective du Programme paneuropéen impliquera des engagements solides, des mesures concrètes et efficaces ainsi que des moyens suffisants de la part de tous les acteurs concernés.

13. Le Programme doit disposer des ressources financières nécessaires. Celles-ci proviendront de contributions volontaires des États membres, d'organisations internationales et d'institutions financières internationales actives dans les domaines des transports, de l'environnement et de la santé. Les sources de financement et les mécanismes financiers existants devraient être utilisés dans toute la mesure possible. Des ressources suffisantes sont également essentielles pour assurer une participation appropriée<sup>4</sup> de représentants des nouveaux États indépendants et des pays d'Europe du Sud-Est. Les ressources devraient être recherchées dans les trois secteurs concernés.

14. Les ressources disponibles pourraient être affectées à des activités précises en faisant appel aux mécanismes existants au sein des deux organisations, tels que les fonds d'affectation

---

<sup>4</sup> Les critères de financement de la participation aux réunions seront les mêmes que ceux adoptés par la CEE-ONU.

spéciale de la CEE-ONU et les mécanismes d'affectation des contributions volontaires de l'OMS. On pourrait également étudier la possibilité de créer un fonds international pour les transports, l'environnement et la santé sous l'autorité du Comité directeur et des institutions financières participantes, qui serait géré avec la participation de l'OMS et du secrétariat de la CEE-ONU.

15. Pour assurer la réalisation des objectifs dans les trois domaines prioritaires, il faudra tirer parti, dans toute la mesure possible, des progrès déjà réalisés et des initiatives en cours ou prévues. Du fait de la complexité du Programme, il faudra envisager une mise en œuvre progressive en commençant par une exécution rapide de deux ou trois projets et/ou mesures pour lesquels des organismes internationaux pourraient assurer la direction.

16. Une description plus détaillée d'exemples de mesures qui pourraient être réalisées dans le cadre du Programme, telles qu'elles figurent dans le document consacré aux domaines d'action prioritaires, ainsi qu'une estimation des coûts, figurent à l'annexe à la présente note.

---

Annexe 1**PROGRAMME PANEUROPÉEN SUR LES TRANSPORTS,  
LA SANTÉ ET L'ENVIRONNEMENT****PLAN DE TRAVAIL****EXEMPLES DE MESURES POSSIBLES ET ESTIMATIONS  
PROVISOIRES DES COÛTS**

*Note: Les estimations provisoires des coûts doivent être considérées comme indicatives étant donné qu'elles reposent sur des calculs réalisés par l'OMS sur la base de ses estimations quant au «coût marginal» de l'exécution des activités concernées par l'Organisation. Elles sont donc inférieures aux coûts sur la base des «conditions normales du marché». Les coûts peuvent être couverts en bonne partie par des contributions en nature, par exemple l'organisation de réunions/ateliers, la fourniture d'installations (par exemple pour l'école d'été), la participation d'experts, etc. Si les coûts estimatifs ne peuvent être couverts, les mesures devront être reportées ou exécutées par étapes comme décidé par le Comité directeur.*

**I. INTÉGRATION DES QUESTIONS D'ENVIRONNEMENT ET DE SANTÉ  
DANS LES POLITIQUES DES TRANSPORTS****1. Poursuite de l'élaboration, de l'application et du suivi des stratégies ou plans d'action nationaux dans le domaine des transports viables du point de vue de la santé et de l'environnement****Ce qui a été fait:**

Des travaux ont été réalisés au niveau international afin d'aider les gouvernements à élaborer des politiques de transport viables ainsi que des stratégies nationales dans ce domaine (Principes directeurs de l'OCDE, discussions ministérielles de la CEMT en 1997 et en 2000; guide pour le développement durable et les transports routiers de l'Union internationale des transports routiers, sessions de la Commission des Nations Unies pour le développement durable sur les transports durables, Charte de Londres sur les transports, l'environnement et la santé, Plan commun d'action sur les transports et l'environnement de Vienne et directives de l'OMS pour l'élaboration de plans d'action nationaux pour l'hygiène de l'environnement). Au niveau de l'Union européenne, les États membres se sont engagés, dans le cadre du processus de Cardiff, à adopter des stratégies afin d'intégrer les préoccupations environnementales dans les politiques des transports et à faire rapport à ce sujet.

**Exemples de mesures possibles:**

- Encourager le développement de stratégies nationales afin qu'elles englobent également les aspects liés à la santé;
- Développer les capacités en matière d'élaboration, d'exécution et de suivi de ces stratégies, notamment dans les pays où elles n'existent pas encore ou ne sont pas encore exécutées, par exemple en organisant un atelier international pour la diffusion d'informations et l'échange de données d'expérience et des meilleures pratiques.

**Coûts estimatifs provisoires:**

*Atelier international: Environ 110 000 dollars des États-Unis pour la participation de représentants de pays bénéficiant d'une aide, la location des locaux, la préparation des matériels d'information/de formation, le recrutement d'analystes et les services d'interprétation (le pays hôte devrait prendre à sa charge le coût des locaux et de l'interprétation).*

*Partenaires internationaux potentiels: PNUE, Union européenne, OCDE, Centre régional pour l'environnement, Initiative d'Europe centrale, CEMT, institutions financières internationales*

**2. Définition et adoption d'objectifs en matière d'environnement et de santé, identification d'indicateurs pour le suivi de l'application et de l'impact des mesures, et mise au point de mécanismes d'établissement de rapports**

**Ce qui a été fait:**

Des objectifs ont été fixés au niveau international (dans le cadre de conventions, du Programme commun d'action de Vienne et de la Charte de Londres) ainsi qu'au niveau de l'Union européenne en ce qui concerne la réduction de l'impact des transports sur l'environnement et la santé. Des indicateurs pour l'intégration des préoccupations environnementales dans les politiques de transport ont été mis au point par l'Union européenne (TERM) et par l'OCDE.

**Exemples de mesures possibles:**

- Aider les États membres, et en particulier les pays membres de la CEI et les nouveaux États indépendants, à définir des objectifs nationaux et des indicateurs pour suivre le déroulement des mesures prises;
- Compléter les ensembles existants d'indicateurs par des indicateurs sur la santé, en s'appuyant sur la collaboration qui existe déjà entre l'OMS et l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) et définir des objectifs et des indicateurs spécifiques dans le cas des pays membres de la CEI et des nouveaux États indépendants;
- Mettre en place à l'échelle de la région un mécanisme d'établissement de rapports sur les résultats obtenus et créer une instance pour la communication de ces rapports;



- Prier les pays de rassembler un ensemble de données minimum afin d'améliorer le mécanisme de suivi des activités concernant les transports et l'environnement, pour lequel on manque de données en ce qui concerne certains indicateurs.

***Coûts estimatifs provisoires:***

- *Environ 200 000 dollars des États-Unis pour constituer les groupes d'experts, organiser des réunions de consultation et de consensus, identifier et recueillir des données complémentaires pertinentes, définir une stratégie de surveillance et consulter les parties prenantes sur sa pertinence, établir un rapport d'activité, diffuser les indicateurs et le rapport d'activité;*
- *Environ 110 000 dollars des États-Unis pour adopter le mécanisme d'établissement de rapports à l'occasion d'une réunion internationale.*

***Partenaires internationaux potentiels:*** Agence européenne pour l'environnement, Eurostat, PNUE, Union européenne, OCDE, CEMT, Centre régional pour l'environnement, Initiative d'Europe centrale et institutions financières internationales

**3. Diffusion d'informations et de bonnes pratiques et renforcement des capacités**

**Ce qui a été fait:**

La CEE-ONU, l'OMS, l'OCDE, le PNUE et la CEMT regroupent les connaissances existantes, élaborent des méthodes et des principes directeurs et assurent la diffusion et l'échange d'informations et de bonnes pratiques à l'occasion de réunions périodiques ainsi que de manifestations ponctuelles (telles que la Conférence de l'OCDE sur les transports écologiquement viables tenue à Vienne en 2000).

**Exemples de mesures possibles:**

- Création, en faisant appel à l'Internet, d'un mécanisme d'échange d'informations sur les transports, l'environnement et la santé, en anglais et en russe, géré en commun par l'OMS et la CEE-ONU afin d'assurer une couverture satisfaisante des aspects scientifiques, méthodologiques et de politique ainsi qu'une large diffusion de l'information et des bonnes pratiques et de maximiser les possibilités de synergies avec les initiatives existantes. Élaboration de projets pilotes et de projets communs et mise en place de mécanismes destinés à faciliter un échange enrichissant d'expériences entre les parties orientales et occidentales de la région (par exemple, dans le cadre de projets de jumelage, de détachements, de mécanismes communs de gestion de projet, d'entreprises faisant intervenir plusieurs pays/partenaires, etc.);
- Élaboration de programmes de formation (écoles d'été, ateliers thématiques, etc.) consacrés à l'intégration des préoccupations sanitaires et environnementales dans les politiques en rapport avec les transports et les mécanismes institutionnels/administratifs.

**Coûts estimatifs provisoires:**

- *Mécanisme d'échange: Environ 150 000 à 200 000 dollars des États-Unis par an pour le personnel, la mise à jour et l'entretien du site, la préparation de documents/notes d'information (par exemple sur les preuves de l'impact des transports sur la santé) et les services de traduction;*
- *École d'été: Environ 300 000 dollars des États-Unis les deux premières années pour préparer le cours et l'organiser, et 100 000 dollars des États-Unis par an les années suivantes. Le cours accueillera environ 40 à 50 participants de pays des régions orientale et occidentale représentant les trois secteurs afin de renforcer les capacités à intégrer les préoccupations en matière d'environnement et de santé aux politiques de transport. Il sera organisé dans des pays d'Europe orientale et centrale et des bourses seront proposées aux participants de pays d'Europe centrale et orientale et des nouveaux États indépendants.*

**Partenaires internationaux potentiels:** PNUE, Initiative d'Europe centrale, OCDE, Union européenne, CEMT, Fondation européenne de la science, institutions financières internationales, Centre régional pour l'environnement

**4. Création de mécanismes institutionnels pour la prise en compte des questions d'environnement et de santé dans les politiques des transports, avec la participation de représentants des secteurs de la santé et de l'environnement aux différents niveaux du processus de décision**

**Ce qui a été fait:**

Le processus de Cardiff a contribué à l'élaboration dans les États membres de l'Union européenne de mécanismes intégrés de prise de décisions dans les secteurs des transports et de l'environnement. Au niveau international, les instruments juridiques ont été mis au point et appliqués en ce qui concerne les évaluations d'impact sur l'environnement et, plus récemment, sur la santé. La promotion de l'intégration intersectorielle est notamment assurée par les directives de l'OCDE sur les transports écologiquement viables, le Programme commun d'action de Vienne et la Charte de Londres.

**Exemples de mesures possibles:**

- Examen des mécanismes institutionnels et administratifs existants ou en cours d'élaboration afin d'encourager une prise de décisions et une évaluation intégrées et d'identifier les mécanismes qui pourraient être proposés comme modèles éventuels de bonnes pratiques et servir de référence à l'élaboration de mécanismes similaires au niveau national;
- Diffusion de bonnes pratiques et échange de données d'expérience dans le cadre de jumelages ou de détachements;

- Poursuite de l'élaboration des principes directeurs de l'OMS pour l'évaluation intégrée de l'impact des politiques de transport sur la santé;
- Intégration des aspects de santé aux principes directeurs de l'OCDE sur les transports écologiquement viables.

**Coûts estimatifs provisoires:**

- *Examen des mécanismes institutionnels/administratifs: Environ 180 000 dollars des États-Unis (analyse critique des mécanismes, mise au point de modèles, publication et diffusion des résultats à l'occasion d'un atelier international);*
- *Poursuite de l'élaboration des directives de l'OCDE: Environ 50 000 dollars des États-Unis;*
- *Mise au point des directives de l'OMS pour l'évaluation de l'impact des politiques de transport sur la santé: Environ 400 000 dollars des États-Unis (dont environ 45 000 dollars des États-Unis déjà fournis par la Suisse).*

**Partenaires internationaux potentiels:** PNUE, Initiative d'Europe centrale, OCDE, Union européenne, CEMT, institutions financières internationales

5. **Mise au point et adoption par les nouveaux États indépendants/pays d'Europe centrale et orientale d'instruments administratifs, réglementaires et financiers destinés à encourager et à imposer la production et l'utilisation de véhicules plus propres et plus sûrs**

**Ce qui a été fait:**

Les normes et dispositions concernant l'impact des véhicules et des combustibles sur l'environnement et la santé sont notamment les réglementations de la CEE-ONU, le Programme Auto/Oil de l'Union européenne, etc.

L'application de ces dispositions doit progresser dans les nouveaux États indépendants et les pays d'Europe du Sud-Est qui doivent, en particulier:

- Élaborer et appliquer des dispositions législatives appropriées;
- Apporter les modifications nécessaires à leurs systèmes fiscaux;
- Améliorer les systèmes nationaux de certification des véhicules et des combustibles;
- Harmoniser leurs normes en matière de qualité des combustibles avec les normes internationales;
- Mettre en œuvre un système efficace de contrôle de la qualité des combustibles aux stations-service;

- Élaborer des systèmes destinés à réduire l'impact des véhicules sur l'environnement ou améliorer les systèmes existants;
- Introduire des systèmes pour la destruction et le contrôle de l'utilisation des véhicules anciens.

**Exemples de mesures possibles:**

Faciliter et appuyer les mesures prises au niveau national pour appliquer les dispositions internationales pertinentes, et notamment:

- Diffuser les bonnes pratiques et les autres connaissances et matériels qui existent dans la région;
- Fournir des conseils au niveau international;
- Concevoir des projets communs;
- Assurer la formation d'experts des nouveaux États indépendants et des pays d'Europe du Sud-Est, y compris dans le cadre de détachements.

***Coûts estimatifs provisoires:***

*Les mesures susmentionnées seraient déjà financées en grande partie au titre du Centre de coordination, de l'école d'été et d'autres activités de diffusion.*

***Partenaires internationaux potentiels:*** *Institutions financières internationales, PNUE, Initiative d'Europe centrale, Centre régional pour l'environnement, OCDE, Union européenne, CEMT*

## **II. GESTION DE LA DEMANDE ET RÉORIENTATION DE LA RÉPARTITION DES MODES DE TRANSPORT**

### **1. Élaboration de stratégies d'investissement qui encouragent l'adoption de modes de transport viables**

**Ce qui a été fait:**

Certaines institutions financières internationales parmi les plus importantes demandent déjà que les projets dans le domaine des transports fassent l'objet d'une évaluation de leur impact sur l'environnement pour pouvoir être financés.

**Exemples de mesures possibles:**

- Engagement général à réorienter l'investissement intérieur et l'aide bilatérale de façon à encourager une évolution des modes de transport;

- Action commune avec les institutions financières internationales afin qu'elles réorientent leurs politiques d'investissement (notamment dans les pays de la CEI/nouveaux États indépendants) par exemple en adoptant un ensemble de critères (y compris en ce qui concerne les impacts sur l'environnement et la santé) afin d'évaluer si les projets dans le domaine des transports pour lesquels une demande de financement est présentée sont compatibles avec les objectifs fixés en matière d'environnement et de santé;
- Création d'un fonds spécial pour le financement de projets pilotes tendant à une telle réorientation dans les pays de la CEI/nouveaux États indépendants.

**Coûts estimatifs provisoires:**

- *Action commune avec les institutions financières internationales: Environ 150 000 dollars des États-Unis (réunions techniques, élaboration de critères, réunion internationale pour lancer l'initiative);*
- *Fonds spécial pour les projets pilotes: Environ 250 000 dollars des États-Unis par an.*

**Partenaires internationaux potentiels:** *Institutions financières internationales, PNUE, Initiative d'Europe centrale, Centre régional pour l'environnement, OCDE, Union européenne, CEMT*

**2. Promotion de modes de transport viables du point de vue de la santé et de l'environnement, pour le transport de marchandises aussi bien que de voyageurs**

**Ce qui a été fait:**

Au niveau international, la CEMT, l'OCDE, la CEE-ONU, l'OMS ainsi que le Comité européen de normalisation et le Centre régional pour l'environnement ont encouragé une réorientation des modes de transport à l'occasion d'ateliers et de projets, en mettant notamment l'accent sur les zones urbaines. Au niveau de l'Union européenne, la Commission a publié des livres blancs et des livres verts, en particulier sur le trafic en zone urbaine et la politique en matière de transport ferroviaire.

**Exemples de mesures possibles:**

- Faciliter la mise en œuvre de mesures, incitatives ou dissuasives, en faveur d'une réorientation des modes de transport;
- Échanger les bonnes pratiques et assurer des programmes de formation;
- Élaborer des accords-cadres afin de permettre (mais sans que cela soit obligatoire) l'adoption de certaines mesures;

- Définir les normes techniques nécessaires (par exemple taxes en fonction de la distance parcourue ou de l'impact sur l'environnement et la santé ou tarification des autoroutes et des routes les plus fréquentées);
- Poursuivre l'élaboration et la mise en œuvre de mesures pour évaluer les divers impacts des transports sur l'environnement et la santé.

*Coûts estimatifs provisoires: À préciser*

*Partenaires internationaux potentiels: Institutions financières internationales, PNUE, Initiative d'Europe centrale, Centre régional pour l'environnement, OCDE, Union européenne, CEMT*

3. **Promotion de l'élaboration, notamment par les grandes entreprises publiques et privées ainsi que par d'autres organismes, de plans de transport viables pour le transport de voyageurs comme de marchandises**

**Ce qui a été fait:**

Divers pays (par exemple l'Italie et le Royaume-Uni) ont adopté des mesures rendant obligatoire l'élaboration de tels plans.

**Exemples de mesures possibles:**

- Diffusion d'informations sur les politiques existantes et les bonnes pratiques (par exemple par l'intermédiaire du mécanisme d'échange d'informations ou dans le cadre de l'école d'été ou d'autres initiatives mentionnées précédemment).

*Coûts estimatifs provisoires:*

*Pour une très large part, les mesures seraient financées au titre du mécanisme d'échange d'informations et d'autres initiatives en matière de diffusion d'informations.*

*Partenaires internationaux potentiels: Institutions financières internationales, PNUE, Initiative d'Europe centrale, Centre régional pour l'environnement, OCDE, Union européenne, CEMT*

4. **Promotion, application et examen de politiques destinées à internaliser les coûts induits par les transports dans le domaine de la santé et de l'environnement**

**Ce qui a été fait:**

Un certain nombre d'études des politiques mises en œuvre ainsi que d'études économiques et épidémiologiques réalisées aux niveaux régional et international (nombreux rapports et recommandations de la CEMT, projets ExternE de l'Union européenne, projet EST de l'OCDE) ont dégagé des stratégies et des méthodes permettant de mieux estimer l'impact des transports en termes de coûts sur les autres secteurs et d'internaliser ces coûts. L'étude

de cas réalisée par l'Autriche, la France et la Suisse, dans le cadre de la Charte de Londres sur les coûts pour la santé de la pollution atmosphérique due à la circulation, a conduit à réviser les estimations précédentes, et est maintenant étendue aux coûts de la pollution sonore et des obstacles accrus à la marche et au vélo. Le cas des pays d'Europe du Nord a montré que même si l'on ne connaît pas parfaitement ces coûts, des signaux relativement simples ainsi qu'une segmentation de la fiscalité peuvent conduire à des ajustements considérables entre les divers acteurs du secteur des transports.

#### **Exemples de mesures possibles:**

- Élaboration de principes directeurs détaillés quant aux méthodes et aux outils pratiques permettant d'estimer les coûts et les avantages pour la santé et l'environnement de décisions dans le domaine des transports;
- Suppression progressive des subventions aux modes de transport polluants;
- Promotion du renforcement des capacités à tous les niveaux en vue de l'adoption des mesures susmentionnées;
- Promotion de mesures pour l'internalisation des coûts extérieurs, neutres du point de vue fiscal, c'est-à-dire soit liées à une réduction parallèle d'autres taxes, soit remboursées, ou du point de vue des recettes, c'est-à-dire accompagnées par une différenciation des taxes ou redevances existantes de façon à encourager l'adoption de modes de transport qui ne portent pas atteinte à l'environnement.

#### **Coûts estimatifs provisoires:**

- *Élaboration de principes directeurs pour l'estimation des coûts et des avantages pour la santé et l'environnement de décisions dans le domaine des transports: Environ 450 000 dollars des États-Unis pour la constitution du groupe d'experts et de l'équipe scientifique/de rédaction, l'organisation de cinq réunions, l'élaboration des directives, la définition de projets de recherche, la participation à la validation de la méthodologie, la diffusion des résultats et la fourniture de services consultatifs. Le coût des réunions techniques sera en partie couvert grâce à la collaboration entre l'Autriche, la France et la Suisse, maintenant élargie à la Suède;*
- *Recherche méthodologique: Environ 480 000 dollars des États-Unis pour évaluer les impacts sur la santé précédemment non pris en compte et les comportements négatifs, réaliser des études pilotes et évaluer les principes directeurs.*

**Partenaires internationaux potentiels:** *Institutions financières internationales, PNUE, Initiative d'Europe centrale, Centre régional pour l'environnement, OCDE, Union européenne, CEMT*

**5. Amélioration du comportement des conducteurs par l'adoption à grande échelle de programmes d'«écoconduite», l'installation dans les véhicules d'instruments d'information des conducteurs, ainsi que l'adoption de mesures de gestion de la circulation et de mesures destinées à assurer le respect des limites de vitesse**

**Ce qui a été fait:**

Le projet de l'OCDE sur le projet de transports écologiquement viables ainsi que divers scénarios connexes en matière de transport prévoient des mesures destinées à améliorer le comportement des conducteurs et à réduire la vitesse des véhicules. Des travaux dans ces domaines ont également été réalisés par la CEMT et l'Agence internationale de l'énergie. L'obligation d'installer des tachygraphes numériques qui mesureront notamment les vitesses des véhicules commerciaux est prévue par l'Accord européen de la CEE-ONU relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route. Au niveau de l'Union européenne, le Groupe spécial d'experts mixte des transports et de l'environnement ainsi que le Groupe de travail des transports ont étudié l'impact potentiel sur les émissions d'une amélioration du comportement des conducteurs, notamment par l'adoption de l'«écoconduite» et l'installation dans les véhicules d'instruments indiquant au conducteur quelle est sa consommation. La réglementation communautaire actuelle sur les limiteurs de vitesse dans les poids lourds est étendue aux camions de poids en charge moyen et faible. La Finlande, les Pays-Bas, la Suède, la Suisse et le Royaume-Uni, entre autres, ont pris des mesures pour introduire à grande échelle l'«écoconduite». Certains pays ont également essayé d'incorporer les politiques de sécurité routière et les objectifs environnementaux dans les programmes conçus pour introduire des limites de vitesse sur autoroute ou à les faire respecter.

**Exemples de mesures possibles:**

- Encourager l'«écoconduite» dans les programmes de préparation au permis de conduire;
- Encourager l'installation systématique sur les nouvelles voitures d'instruments indiquant au conducteur quelle est sa consommation (par exemple, ordinateurs, économètres, jauges) et d'aides à la conduite tels que les régulateurs de vitesse;
- Appuyer les programmes de mise aux normes des véhicules existants;
- Offrir des programmes de formation peu coûteux à l'«écoconduite» aux conducteurs qui possèdent déjà un permis, en donnant la priorité aux chauffeurs professionnels;
- Introduire des mesures pour assurer le respect des limites de vitesse, ou renforcer les mesures existantes;
- Mieux former les personnels chargés d'assurer le respect des limites de vitesse au moyen de l'échange de bonnes pratiques, d'ateliers, etc.



*Coûts estimatifs provisoires: À préciser.*

**Partenaires internationaux potentiels:** *Institutions financières internationales, PNUE, Initiative d'Europe centrale, Centre régional pour l'environnement, OCDE, Union européenne, CEMT*

### III. ZONES URBAINES

#### 1. **Adoption d'un cadre général pour l'élaboration et l'application pour des agglomérations (zones urbaines et suburbaines) d'une taille minimum donnée de plans de transport viables du point de vue de la santé et de l'environnement**

##### **Ce qui a été fait:**

Des plans de transport viables ont été préparés et sont appliqués dans le cadre des réseaux existants de villes (villes viables/villes saines/programmes Action 21 locaux, etc.). Au niveau intergouvernemental, la CEMT a organisé une série d'ateliers et de séminaires sur divers aspects précis du transport urbain, une enquête sur les modes de transport urbains et les politiques mises en œuvre dans 168 villes ainsi que des études de pays. L'OMS prépare des principes directeurs pour un urbanisme et un aménagement de l'espace qui ne portent pas atteinte à la santé.

##### **Exemples de mesures possibles:**

- Définition de cadres généraux pour l'élaboration et l'application de plans d'urbanisme dans toute la région;
- Poursuite de la préparation et diffusion des principes directeurs de l'OMS.

##### **Coûts estimatifs provisoires:**

- *La diffusion des principes directeurs de l'OMS pourrait être assurée dans le cadre des mesures susmentionnées concernant la diffusion d'informations/le renforcement des capacités;*
- *Environ 250 000 dollars des États-Unis pour une analyse destinée à identifier les conditions favorables à la mise en place de ces cadres généraux ainsi que les modèles qui pourraient être utilisés, et pour organiser un atelier international réunissant des responsables et des parties prenantes aux niveaux national/local.*

**Partenaires internationaux potentiels:** *Conseil international pour les initiatives écologiques locales, Campagne européenne pour des villes viables, villes saines, villes sans voitures, institutions financières internationales, PNUE, Initiative d'Europe centrale, Centre régional pour l'environnement, OCDE, Union européenne, CEMT*

2. **Poursuite de la mise au point d'un ensemble commun d'indicateurs pour les transports urbains**

**Ce qui a été fait:**

L'Union européenne (TERM) et l'OCDE ont défini des indicateurs concernant certains aspects des transports urbains. Plusieurs villes ont adopté des indicateurs fondés par exemple sur les programmes Action 21 locaux ou des indicateurs de villes viables.

**Exemples de mesures possibles:**

- Poursuivre la mise au point d'un ensemble commun d'indicateurs des transports urbains dans la région pour: a) suivre l'exécution des plans susmentionnés; b) établir des niveaux de référence; c) permettre aux autorités locales et régionales de faire rapport à leurs autorités nationales.

*Estimations provisoires des coûts: Environ 450 000 dollars des États-Unis pour faire le point des indicateurs existants, identifier les questions pour lesquelles il n'existe pas d'indicateurs, définir un ensemble d'indicateurs de base et en vérifier la validité dans quelques villes, organiser des réunions techniques avec les représentants de villes de la région et mettre en place le système d'établissement de rapports. Une partie des coûts pourrait être financée dans le cadre des activités existantes.*

*Partenaires internationaux potentiels: Conseil international pour les initiatives écologiques locales, Campagne européenne pour des villes viables, villes saines, villes sans voitures, institutions financières internationales, PNUE, Initiative d'Europe centrale, Centre régional pour l'environnement, OCDE, Union européenne, CEMT*

3. **Définition de mesures destinées à encourager l'utilisation de transport public de haute qualité et intégré et à réduire par contre-coup la nécessité d'utiliser une voiture et donc le volume de la circulation automobile**

Cette question pourrait, dans une large mesure, être couverte par des activités exécutées dans le cadre de la gestion et de la réorientation des modes de transport (voir plus haut).

4. **Définition de mesures pour encourager l'utilisation des transports publics et améliorer les conditions de sécurité de l'utilisation du vélo et de la marche**

**Ce qui a été fait:**

Un certain nombre d'initiatives de sensibilisation sont en cours dans de nombreux pays, que ce soit dans le cadre d'initiatives internationales (par exemple, telles que les journées sans voitures dans l'Union européenne) ou nationales. Plusieurs projets de recherche (ADONIS, WALCYING, INFFORM, etc.) ont permis d'acquérir de nouvelles connaissances sur les outils et les mesures qui permettent véritablement d'encourager l'utilisation des transports publics, la marche et le vélo. Les gouvernements de la région de la CEE-ONU ont convenu de nouvelles définitions des expressions «piste cyclable»

et «voie cyclable» qui seront incorporées à la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière. L'incorporation aux résolutions d'ensemble de la CEE-ONU sur la sécurité routière d'une nouvelle section consacrée à la sécurité des piétons a été approuvée.

**Exemples de mesures possibles:**

- Poursuivre et étendre aux pays d'Europe orientale les activités de sensibilisation/la diffusion de bonnes pratiques;
- Encourager le vélo et la marche en mettant l'accent sur les bienfaits des activités physiques pour la santé. Les principes directeurs de l'OMS pourraient servir de base à la quantification de l'impact des politiques de transport et aux évaluations coûts-avantages et coût-efficacité des politiques en matière de transports urbains et d'urbanisme.

***Estimations provisoires des coûts:***

- *Le coût de la diffusion des bonnes pratiques et des activités de sensibilisation pourrait être partiellement couvert au titre des activités de diffusion d'informations (par exemple du centre de coordination) susmentionnées, ainsi que par des synergies avec les activités existantes (par exemple au niveau de l'Union européenne);*
- *Environ 120 000 dollars des États-Unis pour l'élaboration des Principes directeurs de l'OMS (dont environ 45 000 dollars des États-Unis déjà fournis par la Suisse et autres synergies possibles avec les ateliers pour l'évaluation économique du coût de l'impact des transports sur la santé).*

***Partenaires internationaux potentiels:*** Conseil international pour les initiatives écologiques locales, Campagne européenne pour des villes viables, villes saines, villes sans voitures, villes pour cyclistes, UITP, ECF, institutions financières internationales, PNUE, Initiative d'Europe centrale, Centre régional pour l'environnement, OCDE, Union européenne, CEMT

**5. Adoption de mesures spécifiques en faveur des groupes à haut risque, en particulier les enfants**

**Ce qui a été fait:**

Dans la Déclaration qu'ils ont adoptée en 1997 sur les enfants et l'environnement, les responsables des questions d'environnement des pays du Groupe des Huit ont réaffirmé leur détermination à protéger les enfants contre les risques environnementaux. La Charte de Londres et la Déclaration de la Conférence de Londres ont identifié les enfants en tant que groupes particulièrement vulnérables aux agressions de l'environnement (y compris dues au transport), et demandé que des mesures soient prises pour réduire l'exposition des enfants aux risques et aux traumatismes d'origine environnementale. Une monographie

sur la santé des enfants et l'environnement publiée en 2000 par l'OMS et l'AEE fait la synthèse des données disponibles dans les domaines d'action prioritaires pour la protection des enfants en Europe. La troisième Semaine de la sécurité routière dans la région de la CEE-ONU (mai 2000) était plus particulièrement consacrée aux usagers de la route vulnérables, notamment les enfants, les personnes âgées, les handicapés ainsi que les piétons, les cyclistes, les motocyclistes, etc. La deuxième Semaine de la sécurité routière (avril 1995) était entièrement consacrée aux jeunes.

#### **Exemples de mesures possibles:**

La quatrième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé (Budapest 2004), ayant pour thème «L'avenir de nos enfants», mettra l'accent sur la santé des enfants dans le contexte du développement durable. En conséquence, on pourrait étudier la possibilité de prendre des mesures mettant l'accent sur les interactions entre les besoins de mobilité des enfants, les politiques en matière de transport et leurs répercussions sur la santé, et faire rapport à ce sujet lors de la Conférence. Ces mesures pourraient être destinées à:

- Promouvoir l'adoption de programmes de sécurité routière spécifiquement destinés aux enfants;
- Favoriser la marche et le vélo;
- Réduire l'isolement et la dépendance excessive à l'égard des adultes pour les voyages;
- Promouvoir l'adoption de programmes de sensibilisation à l'intention des parents et des éducateurs, afin de faire mieux connaître l'impact des transports sur la santé des enfants.

*Coûts estimatifs provisoires: À préciser.*

*Partenaires internationaux potentiels: Conseil international pour les initiatives écologiques locales, Campagne européenne pour des villes viables, villes saines, villes sans voitures, villes pour cyclistes, UITP, ECF, institutions financières internationales, PNUE, Initiative d'Europe centrale, Centre régional pour l'environnement, OCDE, Union européenne, CEMT, UNICEF, Réseau collectivités sans danger*

## **IV. QUESTIONS INTERSECTORIELLES**

### **Zones à l'écologie particulièrement sensible**

#### **Ce qui a été fait:**

Des efforts importants ont été réalisés sous la direction de l'Autriche et de l'Italie dans le cadre du Programme commun d'action afin d'identifier les critères permettant de désigner les zones particulièrement sensibles du point de vue écologique. En particulier, l'atelier organisé à Bressanone sur la pollution transfrontière due à la circulation dans

la région des Alpes (février 2000) et la Conférence d'Eisenstadt (mars 2001) ont insisté sur l'importance de cette question. La liste des critères identifiés constitue un outil pratique pour évaluer la sensibilité écologique d'une région donnée et a conduit à la création d'une équipe spéciale ainsi qu'à l'élaboration d'un projet pilote commun avec la Hongrie dans la région du lac de Neusiedl/Fertő Tò.

La Convention alpine, le projet commun OCDE/Autriche/Suisse/France/Italie, et le modèle suisse de redevances pour véhicules lourds/RPLP (fonction de la distance parcourue et du niveau des émissions) sont d'importantes contributions à la promotion de modes de transport viables dans les régions particulièrement vulnérables.

### **Exemples de mesures possibles:**

En fonction des progrès réalisés, de nouvelles mesures doivent être prises afin d'évaluer plus en détail l'impact des politiques en matière de transport sur les régions particulièrement sensibles d'un point de vue écologique de façon à maintenir l'impact des transports sur la santé et l'environnement à un niveau acceptable ou à le ramener à ce niveau. Les mesures à prendre en priorité à cette fin sont notamment:

- L'identification et l'adoption de critères pour la qualification des zones particulièrement sensibles d'un point de vue écologique;
- L'élaboration, l'application et le suivi de politiques et de mesures, fondées sur les critères convenus, afin de protéger les zones concernées. Une attention particulière devrait être accordée aux mesures destinées à provoquer une réorientation sensible en faveur de modes de transport viables du point de vue de leur impact sur l'environnement et la santé et de systèmes efficaces de gestion de la demande afin de réduire les atteintes de la circulation routière à l'environnement et à la santé, d'internaliser le surcroît de coût des transports et d'assurer un financement multisectoriel des infrastructures dans les zones particulièrement sensibles;
- La poursuite de la coopération pour l'élaboration de principes directeurs et de mesures, notamment dans le cadre de projets de recherche et de projets pilotes.

La réalisation de ces mesures devrait faire appel à l'Équipe spéciale chargée lors de la Conférence d'Eisenstadt d'élaborer des projets pilotes. En outre, le document d'information présenté lors de cette conférence devrait servir de base à la poursuite des travaux en rapport avec les zones particulièrement sensibles d'un point de vue écologique.

*Coûts estimatifs provisoires: À préciser*

---

Annexe 2

**APPUI FOURNI PAR LES SECRÉTARIATS DE L'OMS  
ET DE LA CEE-ONU**

Les secrétariats de l'OMS et de la CEE-ONU devront fournir les services suivants:

- Coordonner l'ensemble de l'exécution du plan de travail et participation directe à l'exécution du Programme paneuropéen, et notamment:
  - Établir et maintenir des contacts avec les États membres, les organisations intergouvernementales et les organisations non gouvernementales;
  - Organiser les réunions;
  - Préparer les documents d'information;
  - Mettre en place les mécanismes de surveillance et d'établissement de rapports;
  - Rédiger les rapports/publications;
  - Planifier et créer des groupes de travail/équipes spéciales, et identifier les experts;
  - Organiser les activités à réaliser par les équipes spéciales/groupes de travail et en assurer le suivi.
- Participer aux activités de diffusion qui seront organisées pour appliquer le Programme ainsi que dans le cadre d'autres instances intergouvernementales et grandes réunions scientifiques;
- Participer aux activités de collectes de fonds et contribuer à des activités.

***Coûts estimatifs provisoires: Environ 335 000 dollars des États-Unis par an soit:***

- *255 000 dollars par an pour trois spécialistes à plein temps représentant les trois secteurs (environ 85 000 dollars par personne et par an);*
  - *80 000 dollars par an pour deux personnels administratifs à plein temps (environ 40 000 dollars par personne et par an).*
-

Annexe 3

**MANDAT DU COMITÉ DIRECTEUR SUR LES TRANSPORTS,  
L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ**

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

- Encouragera et coordonnera l'application du Programme paneuropéen, et assurera la coordination avec d'autres activités internationales de façon à éviter tout chevauchement;
- Suivra les progrès réalisés en ce qui concerne l'application du Programme, préparera les rapports d'évaluation à ce sujet, proposera de nouvelles priorités/mesures si nécessaire pour adoption par les États membres; identifiera les problèmes et proposera les mesures à prendre le cas échéant;
- Assurera la liaison avec les organes subsidiaires principaux de la CEE-ONU, les organes de l'OMS ainsi qu'avec les organismes intergouvernementaux tels que le PNUE, l'OCDE, la CEMT, l'Union européenne et l'Initiative d'Europe centrale de même qu'avec des organisations non gouvernementales actives dans les domaines des transports, de l'environnement et de la santé et coopérera étroitement avec eux;
- Facilitera la coordination intersectorielle et la coopération internationale entre institutions publiques et privées;
- Constituera des groupes de travail, équipes spéciales et autres organes en fonction des besoins afin de mettre en œuvre les activités prévues par le Programme;
- Préparera des propositions en vue d'obtenir un financement pour des produits donnés, et veillera à ce que les produits soient obtenus dans les délais et répondent aux besoins;
- Examinera et approuvera les nouvelles propositions de mesures à exécuter dans le cadre du Programme;
- Fera rapport au Comité régional de l'OMS pour l'Europe et à la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, sauf décision contraire;
- Fournira des avis sur la nécessité de compléter les instruments existants ou d'adopter de nouveaux instruments de promotion de modes de transport viables du point de vue de la santé et de l'environnement;

- Fera fonction d'instance pour la présentation d'activités au titre du plan d'action de la Charte et du Programme commun d'action qui ne relèvent pas des priorités du Programme;
- Le Comité directeur adoptera ses décisions par consensus.

-----