

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
8 septembre 2015  
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,  
la santé et l'environnement

**Comité directeur du Programme paneuropéen  
sur les transports, la santé et l'environnement****Treizième session**

Genève, 17 et 18 novembre 2015

Point 1 de l'ordre du jour provisoire

**Colloque 2015 du Programme paneuropéen****Colloque 2015 du Programme paneuropéen****Réduction des émissions dues aux transports  
pour un environnement plus sain et  
une meilleure santé****Document de réflexion établi par le secrétariat***Résumé*

À sa septième session (Genève, 22 et 23 octobre 2009), le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) a débattu des moyens de faire participer plus activement les États membres et d'autres parties prenantes aux débats sur les thèmes prioritaires du Programme (ECE/AC.21/SC/2009/7-EUR/09/5088363/7, par. 8). En conséquence, le Comité a décidé qu'à partir de sa huitième session, des débats approfondis ou des colloques faisant intervenir des représentants du secteur privé, des universitaires, des représentants des pouvoirs publics et des membres de la société civile seraient organisés (ECE/AC.21/SC/2009/8-EUR/09/5088363/8, par. 46).

Il a été décidé d'aborder chaque année un des quatre buts prioritaires de la Déclaration d'Amsterdam, adoptée par la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Amsterdam, 2009). Suite à la quatrième Réunion de haut niveau et à l'adoption de la Déclaration de Paris (Paris, 2014), un cinquième but prioritaire (« Articuler les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire avec les objectifs en matière de transport, de santé et d'environnement ») a



été adopté. À l'issue de la quatrième Réunion de haut niveau, le Bureau élargi du Comité directeur a confirmé qu'il souhaitait poursuivre l'organisation de colloques et, à sa douzième session, il a chargé le Bureau de choisir le thème du Colloque 2015, en rappelant qu'il pourrait éventuellement être question de sujets connexes (ECE/AC.21/SC/2014/6-EUDCE1408105/1.6/SC12/6). À sa vingt-sixième réunion, le Bureau a confirmé que la nouvelle formule consistant en un seul discours d'orientation suivi d'une table ronde au nombre d'intervenants réduit constituait une amélioration par rapport aux années précédentes. Le Bureau a décidé que le Colloque 2015 porterait sur le but 3 (« Réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit liés aux transports »).

Le Colloque 2015 du Programme paneuropéen se tiendra le 17 novembre 2015, au Palais des Nations à Genève (Suisse), à partir de 15 heures. Le présent document de réflexion a été établi par le secrétariat afin de présenter les questions qui devront être débattues par le Colloque 2015 et de définir sa teneur.

## **I. Présentation des points à examiner**

### **A. Tendances du transport ayant une incidence sur la santé et l'environnement**

1. Exposé du problème. D'après les estimations actuelles, la pollution atmosphérique dans les habitations et à l'extérieur serait responsable de 7 millions de décès prématurés dans le monde entier chaque année, ce qui représente un décès sur huit<sup>1</sup>. Bien que les émissions de polluants atmosphériques dues aux transports soient généralement en diminution depuis une vingtaine d'années, environ 90 % des citoyens de l'Union européenne (UE) sont toujours exposés à des niveaux de pollution atmosphérique considérés comme dangereux par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), notamment à cause des transports. D'après les informations disponibles concernant les sources de la pollution atmosphérique, il semblerait que, dans l'ensemble de la région Europe de l'OMS, des mesures de réduction devraient être envisagées dans plusieurs secteurs. Il s'agit notamment du transport routier, des combustibles domestiques mais aussi de l'agriculture et des industries qui se servent du charbon comme source d'énergie, en raison des polluants atmosphériques qu'ils émettent aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur, au détriment de la santé, ce qui entraîne des coûts pour la société.

2. La pollution de l'air et ses effets sur la santé. En 2014, l'OMS a publié ses dernières estimations concernant l'impact de la pollution atmosphérique extérieure et intérieure sur la santé. Plus précisément, 482 000 décès prématurés peuvent être attribués à la pollution atmosphérique extérieure. La majorité de ces décès sont dus à des maladies cardiovasculaires, cérébrovasculaires et respiratoires, ainsi qu'à des cancers du poumon. Le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC) a déclaré que la pollution atmosphérique pouvait provoquer des cancers chez l'homme<sup>2</sup>. En 2015, l'OMS a estimé que le coût économique annuel total, pour les pays de la région Europe de la pollution atmosphérique, à cause des cas de décès et de maladies qu'elle provoque, pouvait être estimé à 1 575 milliards de dollars des États-Unis<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> OMS (2015). Economic cost of the health impact of air pollution in Europe.

<sup>2</sup> CIRC (2013). Outdoor air pollution a leading environmental cause of cancer deaths. Disponible à l'adresse [www.iarc.fr/en/media-centre/iarcnews/pdf/pr221\\_E.pdf](http://www.iarc.fr/en/media-centre/iarcnews/pdf/pr221_E.pdf).

3. La Division des transports de la CEE a publié un document de réflexion sur les mythes et les réalités concernant les émissions des moteurs diesel afin de contribuer aux débats en cours sur les effets nocifs de ces émissions sur la santé et l'environnement. Depuis 1990, les émissions provenant des installations de production et de distribution d'énergie, des industries consommant de l'énergie et des transports routiers ont sensiblement diminué, contribuant respectivement pour 39 %, 25 % et 20 % à la réduction totale des émissions de particules inférieures à 10 microns.

4. Émissions de gaz à effet de serre dues aux transports. Les transports ont de gros besoins en hydrocarbures. La quasi-totalité de l'énergie utilisée par les transports – 95 % de tous les kilomètres parcourus – (aussi bien pour le transport de voyageurs que pour le transport de fret) provient dans l'Union européenne de carburants ou combustibles dérivés du pétrole. La combustion de ces produits pétroliers produit de la pollution sous la forme d'émissions, extrêmement délétères pour la santé et l'environnement. En 2012, le secteur des transports (y compris les combustibles en soute) a représenté 24,3 % des émissions totales de gaz à effet de serre dans l'Union européenne<sup>3</sup>. À l'échelle mondiale, les transports sont responsables d'environ 13 % des émissions de gaz à effet de serre et de 22 % des émissions totales de CO<sub>2</sub> provenant de la combustion de combustibles ou de carburants<sup>4</sup>. En outre, la production d'électricité et les transports routiers sont considérés comme les principaux responsables du réchauffement climatique<sup>5</sup>.

5. La pollution sonore et ses effets sur la santé. Les nuisances sonores, notamment celles provenant des transports, ont des répercussions sur la qualité de vie dans les zones urbaines, mais sont également de plus en plus considérées comme une menace pour la santé. Le bruit est défini comme « un son non désiré ou gênant ». Un son est qualifié de non désiré lorsqu'il perturbe des activités courantes, comme le sommeil ou la conversation, ou qu'il réduit ou dégrade la qualité de vie. Ne pouvant être vu, goûté ou senti, le bruit a tendance à échapper à l'attention des responsables politiques que les autres types de pollution. Des nuisances sonores excessives perturbent gravement la santé des êtres humains et perturbent les activités quotidiennes de chacun à l'école, au travail, à la maison et pendant les loisirs. Elles peuvent troubler le sommeil, avoir des effets sur le système cardiovasculaire et des effets psycho-physiologiques, réduire la performance et provoquer des sautes d'humeur et des changements du comportement social. Un Européen sur cinq est régulièrement exposé, pendant la nuit, à des niveaux sonores qui pourraient considérablement nuire à sa santé<sup>6</sup>. En outre, de nouvelles données publiées récemment indiquent qu'au moins un million d'années de vie en bonne santé sont perdues chaque année en Europe en raison du bruit causé par la seule circulation routière<sup>7</sup>. Les coûts sociaux du bruit causé par la circulation dans

<sup>3</sup> AEE (2014). Focusing on environmental pressures from long distance transport. TERM 2014: transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe, EEA Report No 7/2014, European Environment Agency.

<sup>4</sup> IPCC (2007), Les transports et leurs infrastructures dans le changement climatique 2007 : contribution du Groupe de travail III au quatrième rapport d'évaluation du Groupe intergouvernemental sur le changement climatique, [www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar4/wg3/ar4-wg3-chapter5.pdf](http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar4/wg3/ar4-wg3-chapter5.pdf).

<sup>5</sup> Unger, N., *et al*, Climate forcing by the on-road transportation and power generation sectors. *Atmos. Environ.*, 43, 3077-3085, doi:10.1016/j.atmosenv.2009.03.021.

<sup>6</sup> OMS/EURO, « Noise », 2012. Disponible à l'adresse <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise>.

<sup>7</sup> OMS/EURO, *La charge de morbidité imputable au bruit ambiant. Quantification du nombre d'années de vie en bonne santé perdues en Europe* (Copenhague, 2011). Résumé disponible à l'adresse [www.who.int/entity/quantifying\\_ehimpacts/publications/e94888.pdf?ua=1](http://www.who.int/entity/quantifying_ehimpacts/publications/e94888.pdf?ua=1).

22 États de l'Union européenne<sup>8</sup> sont supérieurs à 40 milliards d'euros par an, et les voitures particulières et les camions en sont les principaux responsables<sup>9</sup>.

## B. Politique des transports et réduction des émissions

### 1. La politique des transports

6. La CEE, le Comité des transports intérieurs (CTI) et son organe subsidiaire le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) ont beaucoup travaillé sur les technologies servant à réduire les effets néfastes des moteurs diesel, notamment pour réduire leurs émissions de particules aussi bien en masse qu'en nombre. Grâce à des mesures nationales de réglementation de plus en plus sévères, aujourd'hui les véhicules légers émettent 30 fois moins de particules qu'il y a une vingtaine d'années. Quant aux émissions de polluants gazeux elles ont été réduites de plus de 95 % par rapport à 1970. La mise au point de moteurs moins polluants, notamment grâce à des dispositifs de traitement aval ont permis d'adopter des normes d'émissions de plus en plus sévères au fil du temps. Par exemple, la norme Euro VI (applicable aux véhicules lourds) est presque deux fois plus sévère que la norme Euro I (ICCT 2011).

7. En mai 2015, l'Assemblée mondiale de la santé de l'OMS a adopté une résolution sur les conséquences sanitaires de la pollution de l'air, qui représente le principal risque pour la santé lié à l'environnement dans le monde<sup>10</sup>. Cette résolution souligne que les autorités sanitaires nationales devraient faire passer l'idée qu'en s'attaquant sérieusement à la pollution atmosphérique on pourrait sauver des vies et réduire les dépenses de santé. Elle insiste par ailleurs sur la nécessité d'une étroite coopération entre les différents secteurs et la prise en compte de la santé dans toutes les politiques de lutte contre la pollution de l'air, aux niveaux national, régional et local. En outre, elle prie instamment les États membres de se doter de systèmes de surveillance de la qualité de l'air et de registres sanitaires pour améliorer la surveillance de toutes les maladies dues à cette pollution, de promouvoir l'utilisation de méthodes et de combustibles propres aussi bien pour la cuisson des aliments que pour le chauffage ou l'éclairage, et de renforcer le transfert international de connaissances, de techniques et de données scientifiques concernant la pollution de l'air.

8. Malgré toutes ces améliorations, l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) a constaté en 2012 que 11 États membres n'avaient pas réduit leurs émissions de polluants atmosphériques dans les proportions fixées dans la Directive concernant les plafonds d'émission nationaux (2001/81/CE). Cette directive fixe des limites nationales d'émissions qui sont soit les mêmes soit légèrement plus sévères que celles fixées dans le Protocole de Göteborg à la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance (Convention de l'air). Un texte d'orientation révisé sur les méthodes de limitation des sources mobiles préconisées par le Protocole de Göteborg est actuellement en cours de finalisation dans le cadre de la Convention sur l'air afin d'aider les Parties à lutter contre les émissions de polluants atmosphériques dues aux transports. Le plafond fixé par l'Union européenne pour les émissions

---

<sup>8</sup> Tous les membres actuels de l'Union européenne, excepté Chypre, la Croatie, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie et Malte.

<sup>9</sup> Eelco den Boer et Arno Schrotten, « *Traffic noise reduction in Europe: Health effects, social costs and technical and policy options to reduce road and rail traffic noise* » (Delft, Pays-Bas, CE Delft, mars 2007). Disponible à l'adresse [http://www.cedelft.eu/publicatie/traffic\\_noise\\_reduction\\_in\\_europe/821?PHPSESSID=ad8353cb75ccfd097561c2fc46a6f6a](http://www.cedelft.eu/publicatie/traffic_noise_reduction_in_europe/821?PHPSESSID=ad8353cb75ccfd097561c2fc46a6f6a).

<sup>10</sup> OMS 2015. Santé et environnement : agir face aux conséquences sanitaires de la pollution de l'air. Disponible à l'adresse [http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf\\_files/WHA68/A68\\_ACONF2Rev1-en.pdf](http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA68/A68_ACONF2Rev1-en.pdf).

d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) dans la Directive est dépassé dans les États membres en raison de la croissance du secteur des transports, de la sous-évaluation des émissions provenant des véhicules et moins rapide que prévu du remplacement des vieux véhicules. Au niveau mondial, les parcs de véhicules commencent tout de même à être de plus en plus propres et, dans l'Union européenne comme aux États-Unis d'Amérique, des véhicules conformes à la norme Euro VI/EPA 10 sont déjà en circulation.

9. La Directive de l'Union européenne relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie préconise que les véhicules respectueux de l'environnement soient nettement plus nombreux. Elle demande que les conséquences de l'utilisation des véhicules routiers sur l'énergie et l'environnement pendant toute leur durée de vie soient prises en considération lors de leur achat, comme le prévoient les Directives sur les marchés publics et les Règlements des services publics. Parmi ces conséquences on peut citer au moins la consommation d'énergie, les émissions de CO<sub>2</sub> et les émissions de polluants réglementés comme les NO<sub>x</sub>, les HCNM et les particules<sup>11</sup>.

10. La qualité des carburants vendus sur le marché peut influencer les émissions des véhicules, notamment lorsque les caractéristiques du carburant utilisé ne sont pas adaptées au type de moteur. Certaines caractéristiques du carburant peuvent affecter la durabilité et le bon fonctionnement du système de limitation des émissions du véhicule. Des seuils limitant la présence, dans les carburants, de composants comme le soufre, le plomb ou les cendres ont été fixés par le Groupe de travail de la pollution de l'air et de l'énergie (GRPE) et insérés dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3).

11. Le secteur des transports devrait parvenir à atteindre l'objectif de 10 % d'énergie renouvelable d'ici à 2020 dans chaque État membre de l'Union européenne. La part des énergies renouvelables est passée en moyenne, dans les 28 États de l'Union, de 3,4 % en 2011 à 5,1 % en 2012. La part de l'électricité renouvelable dans les transports routiers a elle aussi augmenté mais reste marginale par rapport au volume d'agrocarburants consommé. Actuellement, les véhicules électriques purs ne représentent que 0,04 % du parc total et les derniers chiffres montrent que leur part moyenne dans les nouvelles immatriculations de 27 pays de l'Union européenne n'atteint que 0,22 %.

## 2. Coopération intersectorielle

12. Les Divisions de l'environnement et des transports de la CEE et le Bureau régional pour l'Europe de l'OMS (OMS-Europe) mettent en œuvre conjointement le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) qui porte sur les liens existants entre ces trois secteurs et donnent ainsi l'occasion aux pays de confronter leurs points de vue et de tirer les leçons de l'expérience. Aux termes des Déclarations d'Amsterdam et de Paris, les États membres se sont engagés à se doter de politiques intégrant à la fois les transports, la santé et l'environnement afin, entre autres, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit liés aux transports. Le Programme paneuropéen vise à promouvoir des modes de transport et de mobilité à la fois respectueux de l'environnement et de la santé de façon à rendre la vie supportable en ville pour tous.

---

<sup>11</sup> Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 avril 2009, sur la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32009L0033>.

13. Le but prioritaire 3 de la Déclaration de Paris fait référence à des mesures proposées pour atteindre ce but, qui est de réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit liés aux transports, en :

- a) Soutenant les véhicules à émissions faibles ou nulles et les carburants utilisant des énergies renouvelables ;
- b) Favorisant un passage à des modes de transport propres ;
- c) Encourageant les véhicules électriques et la conduite écologique.

14. Le Programme paneuropéen a mis au point et/ou applique des outils et des méthodes pour favoriser le transport durable. Par exemple, l'outil d'évaluation du coût économique de la santé mis au point par l'OMS pour la marche et le vélo ainsi que le manuel intitulé « Élaboration de plans nationaux d'action pour les transports, la santé et l'environnement » favorisent la mobilité active et insistent sur les avantages économiques des bienfaits pour la santé qui en découlent. La Division des transports de la CEE a mis au point un outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (« ForFITS »), qui est capable d'évaluer l'activité de transport, l'énergie utilisée et les émissions de CO<sub>2</sub> dans un certain nombre de situations. En outre, dans les années à venir, le Programme paneuropéen se concentrera sur le renforcement des capacités grâce à des initiatives nouvelles comme l'Académie du PEP-TSE, la mise au point d'un Plan directeur paneuropéen sur le vélo dans le cadre du nouveau partenariat sur la promotion du vélo et la poursuite de l'étude sur la création d'emplois dans des transports verts et sains, c'est-à-dire dans les transports en commun, le vélo et la marche. L'adoption de politiques intégrées et intersectorielles a aussi été encouragée à l'occasion d'une session extraordinaire organisée sur le transport et la pollution atmosphérique par les Divisions de l'environnement et des transports de la CEE en juillet 2014<sup>12</sup>.

## II. Organisation du Colloque PPE-TSE 2015

### A. Teneur proposée du Colloque

15. Le Colloque PPE-TSE 2015 doit se tenir juste avant la huitième Conférence ministérielle « Un environnement pour l'Europe », qui doit se tenir à Batumi (Géorgie) du 8 au 10 juin 2016. Un des deux thèmes de ce Colloque est « Améliorer la qualité de l'air pour un environnement plus sain et une meilleure santé ». Le Colloque servira à examiner en profondeur comment la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques dues aux transports pourra conduire à un environnement plus sain et une meilleure santé, conformément au but prioritaire 3. Les résultats du Colloque pourront être communiqués au Comité directeur PPE-TSE et éventuellement à la COP-21 puis à la Conférence de Batumi, entre autres. Parmi les questions qui pourront être traitées par les intervenants lors des débats, on peut citer par exemple :

- a) Quelles sont dans la région CEE/OMS/EURO les tendances de la pollution atmosphérique, des émissions de gaz à effet de serre et du bruit, dans le secteur des transports, notamment des transports routiers? Quels sont les polluants dus au transport qui menacent l'environnement et la santé et comment les risques sont évalués (inventaire des émissions, registre des polluants, surveillance de la qualité de

---

<sup>12</sup> Cette réunion a été organisée à l'occasion de la cinquante-deuxième session du Groupe de travail dans le cadre des stratégies et de l'examen de la Convention sur l'air. Le rapport peut être consulté à l'adresse [www.uncece.org/fileadmin/DAM/env/documents/2014/AIR/WGSR/ECE.EB.AIR.WG.5.112\\_ENG.pdf](http://www.uncece.org/fileadmin/DAM/env/documents/2014/AIR/WGSR/ECE.EB.AIR.WG.5.112_ENG.pdf).

l'air)? Quel est l'aspect de la pollution atmosphérique due aux transports qu'il conviendra de maîtriser aussi bien à court terme qu'à long terme?

b) Quels sont dans la région CEE/OMS/EURO les mécanismes de réglementation qui existent pour limiter le bruit et la pollution atmosphérique? Les politiques actuellement menées (véhicules respectueux de l'environnement et utilisation d'énergie renouvelable dans les transports) sont-elles efficaces pour lutter contre les conséquences de la pollution atmosphérique due aux transports? Que pourrait-on faire pour rendre ces politiques plus efficaces? Existe-t-il des incitations financières et quelle est leur efficacité?

c) Les problèmes que pose la pollution atmosphérique due aux transports sont-ils globalement connus? Comment améliorer la communication? Quels moyens de communication fonctionnent le mieux?

d) Quelles sont les priorités du Programme paneuropéen dans la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit dus aux transports?

## **B. Projet de programme du Colloque**

16. Organisé dans le cadre de la treizième session du Comité directeur PPE-TSE (Genève, 17 et 18 novembre 2015), le Colloque se tiendra au Palais des Nations, le 17 novembre, de 15 heures à 18 heures, avec service d'interprétation (anglais, français et russe). Il s'ouvrira par un discours principal, suivi d'une table ronde qui commencera par de brèves interventions de cinq à six participants avant un débat dirigé par un animateur.

17. Le secrétariat résumera les débats pour le Comité directeur le 18 novembre, au titre du point 1 de l'ordre du jour provisoire. Le Comité sera invité à examiner les résultats du Colloque et la suite éventuelle à leur donner dans le cadre du Programme paneuropéen et de son futur programme de travail. Un programme détaillé du Colloque, avec indication du nom des orateurs et des participants, sera distribué en octobre 2015.