



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/AC.21/SC/2008/4
EUR/08/5068055/4
14 février 2008

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

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

Sixième session
Genève, 28 et 29 avril 2008
Point 4 b) i) de l'ordre du jour provisoire

TROISIÈME RÉUNION DE HAUT NIVEAU SUR LES TRANSPORTS,
L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ

PRINCIPAUX DOCUMENTS DE BASE

**Examen des faits nouveaux survenus dans le domaine des transports et de
leurs effets sur la santé et l'environnement dans la région paneuropéenne
de la CEE et de l'OMS/Europe (1997-2007)**

Résumé¹

Note du secrétariat

¹ Le présent résumé est extrait du rapport intitulé «Transports, santé et environnement: tendances et faits nouveaux constatés dans la région paneuropéenne de la CEE-OMS (1997-2007)», dont le texte intégral sera communiqué à la session du Comité directeur et qui constituera un des documents de base produits en prévision de la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, l'environnement et la santé (novembre 2008). On trouvera dans le rapport complet les références correspondant à toutes les tendances dont il est question dans le présent résumé.

I. ÉVOLUTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS DANS LA RÉGION PANEUROPÉENNE

1. Le présent rapport passe en revue les faits nouveaux et les progrès constatés depuis 1997 dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement. Même si les transports font partie intégrante du développement économique et social et sont essentiels au fonctionnement de toute société, le rapport montre néanmoins que les tendances actuelles constatées en matière de transports et de déplacements ne sont pas viables au vu des pressions croissantes qui s'exercent, en particulier en milieu urbain. Parmi ces pressions, il convient de mentionner les effets néfastes de la pollution atmosphérique et du bruit liés aux transports, des émissions de gaz à effet de serre (GES), des embouteillages, des accidents de la route et autres nuisances sur la santé et les écosystèmes.

2. L'intégration de l'activité économique et de la vie sociale à l'échelle européenne s'est accompagnée durant cette période d'un développement économique et social appréciable. Les transports, en particulier le transport international de marchandises et de voyageurs, ont connu une expansion soutenue au cours des décennies qui viennent de s'écouler et ont beaucoup contribué à la croissance économique. Le réseau routier et autoroutier s'est considérablement étendu partout en Europe, la longueur totale des autoroutes dans l'UE² à 25 augmentant de 38 % entre 1990 et 2003. Dans les 10 pays qui ont adhéré à l'UE en 2004, elle s'est même accrue de 75 % au cours de la même période. Dans les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale (EOCAC) et ceux de l'Europe du Sud-Est, l'expansion du réseau autoroutier a été encore plus remarquable, de l'ordre de 144 % et 157 % respectivement. En même temps, la longueur du réseau ferroviaire et des voies de navigation intérieure a eu tendance à diminuer partout en Europe.

3. Dans l'UE, le volume du trafic de voyageurs et de marchandises a plus que doublé au cours des vingt-cinq dernières années. L'importance des transports routiers s'accroît également dans les pays de l'EOCAC et de l'Europe du Sud-Est. Dans l'UE à 25, le transport de voyageurs a crû en moyenne de 1,8 % par an entre 1995 et 2005, et le transport de marchandises de 2,8 %, tandis que le PIB³ progressait en moyenne de 2,3 % au cours de la même période. À l'inverse, le transport de voyageurs a fortement diminué dans les années 90 dans les pays de l'EOCAC et de l'Europe du Sud-Est. Cependant, le nombre de véhicules n'a cessé d'augmenter depuis 2000, d'où un redressement du secteur des transports de voyageurs et de marchandises qui a enrayé ces baisses tendancielle. On observe à la fois une reprise du trafic de marchandises et un accroissement du volume du fret, qui contribuent tous deux à accentuer les encombrements de la circulation, notamment en milieu urbain. Tant le volume du trafic routier que le nombre de véhicules devraient continuer de s'accroître dans les décennies à venir. Sauf dans de rares cas, le pourcentage de personnes se déplaçant à pied et en vélo va sans doute diminuer dans l'ensemble de la région paneuropéenne au profit des trajets en voiture, mais il n'y a guère de données sur les tendances dans ce domaine.

² Union européenne.

³ Produit intérieur brut.

4. L'utilisation des transports en commun (trains, autobus et autocars) dans les pays de l'EOCAC a fortement diminué entre 1990 et 2000, et ne s'est guère redressée par la suite dans la plupart des pays. L'incapacité des transports publics de relancer leur activité après le recul enregistré dans les années 90 tient essentiellement à la diminution des niveaux de financement qui touche bon nombre de réseaux de transports en commun dans les pays de l'Europe du Sud-Est et de l'EOCAC depuis dix ans. Les voitures particulières sont de plus en plus utilisées pour les transports. Cependant, le nombre de voitures particulières par milliers d'habitants – inférieur à 180 dans tous les pays de l'EOCAC et à 290 dans les pays de l'Europe du Sud-Est – reste nettement en deçà des chiffres généralement relevés dans les pays d'Europe occidentale, qui sont le plus souvent de l'ordre de 400 à 600.

II. TENDANCES ET FAITS NOUVEAUX CONCERNANT LES EFFETS DES TRANSPORTS SUR LA SANTÉ ET L'ENVIRONNEMENT

A. Qualité de l'air

5. Les processus de combustion des carburants dans le secteur des transports produisent plusieurs composés chimiques qui altèrent la qualité de l'air. Parmi ces composés, il convient de mentionner les oxydes d'azote, le dioxyde de soufre, le monoxyde de carbone, les hydrocarbures et les particules. Les émissions d'oxydes d'azote ont également un impact sur le volume d'ozone troposphérique, qui nuit à l'environnement et à la santé. La dégradation de la qualité de l'air s'accompagne de divers effets néfastes pour la santé, notamment le système respiratoire et cardiovasculaire; certains polluants atmosphériques ont aussi des effets cancérogènes.

6. Selon des estimations, les coûts de la pollution atmosphérique représentent 2 % du PIB dans les pays à revenu élevé. Les émissions de polluants proviennent en grande partie des transports routiers. En 2000, quelque 3,6 millions d'années de vie ont été perdues dans l'UE à 25 en raison de l'exposition à la pollution atmosphérique. La diminution moyenne de l'espérance de vie qui lui est imputable est de l'ordre de 8,6 mois. D'après des estimations de l'Institut public national de la santé de la Finlande, jusqu'à 2 millions de Finlandais souffrent de troubles respiratoires occasionnels provoqués par des particules en suspension et de 200 à 400 personnes décèdent prématurément chaque année du fait de la pollution atmosphérique. Dans la Fédération de Russie, les données disponibles donnent à penser que l'aggravation de la pollution atmosphérique dans les agglomérations y entraîne environ 40 000 décès supplémentaires. Dans la plupart des régions de l'Europe, les niveaux moyens de pollution de l'air n'ont guère varié ces dernières années.

7. Les émissions de polluants atmosphériques, notamment celles qui proviennent des transports, ont diminué au cours des années 90 dans les pays de l'EOCAC, principalement en raison de la récession économique, mais dans de moindres proportions que les activités de transport, ce qui laisse entrevoir une réduction du rendement moyen des carburants. Le redressement de l'activité économique a mis fin à cette baisse tendancielle des émissions. L'augmentation du nombre des véhicules (notamment des voitures particulières) ainsi que des distances parcourues devrait restreindre l'effet des améliorations techniques et se traduire par un accroissement des émissions nocives en milieu urbain. À Moscou, les véhicules à moteur étaient en 2003 la principale source de pollution atmosphérique et les transports comptaient pour plus de 80 % dans le total des rejets de polluants: les voitures contribuaient pour 65,5 % à la pollution

totale de l'air due aux véhicules, les camions pour 25 % et les autobus pour 10 %. Dans d'autres pays de l'EOCAC et de l'Europe du Sud-Est, la situation est analogue, les émissions liées aux transports étant en hausse dans les agglomérations après le recul ou la stagnation des années 90.

B. Accidents de la route

8. Même si la situation varie d'un pays à l'autre, les taux de mortalité imputables aux accidents de la route ont globalement diminué en Europe occidentale. Le nombre de personnes tuées sur les routes a reculé de 45 % entre 1990 et 2005 dans l'UE à 15 et a baissé de 21 % entre 2000 et 2005 dans l'UE à 25. Les taux moyens de mortalité liés aux accidents de la circulation sont plus élevés dans les pays de l'EOCAC que dans l'UE à 15 et dans les pays d'Europe centrale et orientale. Le taux de mortalité a diminué de 23 % en 1991 pour passer à 15 % (pour 100 000 habitants), mais reste plus élevé dans les pays de l'EOCAC que dans l'UE à 15 (10 % et 13 % pour 100 000 habitants, respectivement, dans l'UE à 15 et dans les pays d'Europe centrale et d'Europe du Sud-Est en 2000).

9. Du milieu des années 90 à 2000, le nombre de morts sur les routes a diminué dans plusieurs pays de l'Europe du Sud-Est et de l'EOCAC, ce qui était probablement dû à la récession économique (vu qu'une moindre croissance de l'économie va de pair avec une diminution du volume des transports) plutôt qu'à des mesures de sécurité routière. De 2000 à 2004 et 2005, les pays de l'Europe du Sud-Est ont enregistré une légère baisse du nombre des personnes tuées dans des accidents de la circulation. La situation est différente dans les pays de l'EOCAC (en particulier dans la Fédération de Russie), où le nombre de victimes d'accidents de la route a augmenté de 21 % dans la période 2000-2004 au niveau sous-régional.

C. Bruit

10. On estime que 30 % environ de la population de l'UE à 15 est exposée à des niveaux de bruit liés à la circulation routière supérieurs à 55 dB. Les directives de l'OMS limitent le niveau sonore dans les zones résidentielles à 55 dB en période diurne et à 45 dB durant la nuit. L'exposition à de fortes nuisances sonores a diminué dans certains pays depuis 1980 en raison de mesures technologiques, d'écrans antibruit et d'un urbanisme mieux adapté. Cependant, l'accroissement escompté de la circulation risque d'annuler certaines de ces réalisations.

11. Dans les pays de l'EOCAC, la pollution sonore a diminué dans les années 90 par suite d'une réduction de l'activité économique et du volume des transports. L'économie s'étant redressée, les niveaux de bruit augmentent du fait d'une forte expansion industrielle et de l'accroissement connexe de l'activité de transport. Un parc de véhicules relativement vétustes et mal entretenus contribue en outre aux niveaux de bruit plus élevés constatés dans les pays de l'EOCAC et de l'Europe du Sud-Est. On estime que, dans la Fédération de Russie, 38 millions de personnes environ sont exposées à des nuisances sonores liées au transport. À Moscou, de 60 % à 80 % des habitants vivent dans des zones où le bruit des transports est supérieur au seuil admissible. En dépit d'efforts visant à en réduire les effets nocifs sur la population urbaine, les niveaux de bruit liés aux transports ne cessent de croître partout en Europe, les principaux responsables étant les véhicules à moteur et les avions.

D. Consommation d'énergie

12. En Europe occidentale (l'UE à 15 plus la Norvège et la Suisse), les transports utilisent 30 % de l'énergie totale. Depuis la fin des années 90, la consommation globale d'énergie augmente dans l'ensemble de l'Europe. Dans les 17 pays membres de l'Agence européenne pour l'environnement (l'AEE à 17)⁴, la consommation d'énergie du secteur des transports a augmenté de 2 % environ par an durant la période 1990-2000 et comptait pour près de 35 % dans l'énergie totale consommée en 2005. Dans l'Europe du Sud-Est, les transports utilisaient en 2003 environ 26 % de l'énergie totale, la part des transports routiers dans cette consommation énergétique étant de l'ordre de 91 %. En Europe occidentale, les transports routiers (81 %) détiennent la part du lion dans la consommation totale de carburant du secteur des transports, devant les transports aériens (13 %) et les transports par le rail et par voies navigables (2 % chacun). Ailleurs, le secteur industriel est relativement plus important et l'on utilise encore du pétrole pour produire de l'électricité, de sorte que la part des transports dans la demande de pétrole est relativement plus faible (33 %).

13. En moyenne, les transports consomment 17 % de l'énergie totale utilisée dans les pays de l'EOCAC, contre 35 % en Europe occidentale et 22 % en Europe centrale et orientale. Ce secteur utilise environ 19 % de l'énergie totale dans la Fédération de Russie et 28 % (taux le plus élevé de la région) au Tadjikistan. Dans la plupart des pays de l'EOCAC, les transports routiers entrent pour plus de 70 % dans la consommation d'énergie du secteur des transports. C'est au Tadjikistan que la part du secteur routier est la plus importante (98,4 % de la consommation totale du secteur des transports) et dans la Fédération de Russie qu'elle est la plus faible (environ 44 %).

E. Émissions de dioxyde de carbone

14. Par suite de l'accroissement de la consommation d'énergie, les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) provenant du secteur des transports ont également continué d'augmenter. Certains pays ont déployés des efforts non négligeables pour réduire les quantités de CO₂ émises par ce secteur, mais les émissions globales ne cessent de croître depuis dix ans. D'après l'Agence internationale de l'énergie, les émissions dues aux transports ont augmenté de 1 412 millions de tonnes (31 %) au niveau mondial entre 1990 et 2003; la hausse a été de 820 millions de tonnes (26 %) dans les pays de l'OCDE⁵, ces pays comptant pour 71 % dans les émissions mondiales de CO₂ imputables aux transports.

15. En 1994, la part du secteur des transports dans les émissions de CO₂ était de 26 % dans l'UE et de 8 % environ en Europe centrale et orientale. Au cours de la période 1990-2000, la contribution des transports aux émissions de GES a augmenté de 4 % en Europe centrale et orientale et de 19 % dans l'UE à 15. Entre 2003 et 2004, la hausse des émissions de GES ayant une incidence sur le climat qui sont imputables à ce secteur (non compris l'aviation et les transports maritimes internationaux) a été de 2,2 %.

⁴ AEE à 17 = UE à 15 plus l'Islande et la Norvège.

⁵ Organisation de coopération et de développement économiques.

16. Dans les années 90, les émissions totales de CO₂ dans les pays de l'EOCAC et de l'Europe du Sud-Est étaient, d'après des estimations, inférieures à celles du reste de l'Europe, en partie à cause de la restructuration ou de la fermeture d'entreprises industrielles très polluantes et à forte intensité énergétique et du recul global des activités économiques et de transport durant cette période. Cependant, vu l'accroissement de l'activité économique et l'expansion de la demande de transports, les émissions de CO₂ liées à ce secteur ont probablement augmenté depuis 2000.

III. PROGRÈS RÉALISÉS DANS LES TROIS DOMAINES PRIORITAIRES DU PPE-TSE⁶: INTÉGRATION DES POLITIQUES, TRANSPORTS URBAINS ET GESTION DE LA DEMANDE

A. Intégration des politiques

17. Au cours des dix dernières années, il y a eu d'importants faits nouveaux concernant l'intégration des problèmes d'environnement et de santé dans la politique des transports en Europe occidentale. Le développement durable est devenu un objectif fondamental de l'UE lorsqu'il a été inclus dans le Traité d'Amsterdam en tant qu'objectif global des politiques communautaires à compter de 1997, puis quand le Conseil européen de Cardiff a défini sa stratégie en matière d'intégration en 1999. Du même coup, les questions liées au développement durable ont été intégrées dans les politiques de l'UE, y compris celle des transports. Ce sujet a été pris en compte tout au long de la période 1997-2007 dans le cadre d'ambitieuses politiques englobant la notion de développement durable. Cela étant, il reste des défis à relever en vue d'une intégration complète des politiques en Europe occidentale.

18. Globalement, le rythme des réformes et de l'intégration des politiques en faveur de transports viables a été relativement lent dans les pays de l'Europe du Sud-Est et de l'EOCAC dans la période 1997-2007. Des progrès aussi limités s'expliquent en partie par les impératifs de relance économique (notamment dans l'EOCAC) qui ont éclipsé les objectifs écologiques entre 2000 et 2007. D'autres facteurs ont pesé sur l'évolution observée en matière d'environnement et de santé et sur l'intégration des politiques dans l'EOCAC et l'Europe du Sud-Est, parmi lesquels: a) la dispersion des politiques publiques; b) le manque de critères, de méthodes et d'indicateurs environnementaux appropriés; et c) l'absence d'objectifs concrets pour la mise en œuvre.

B. Transports urbains viables

19. Dans bien des cas, les politiques des transports, de l'environnement et de la santé et les pratiques d'urbanisme, institutionnellement séparées et non intégrées, se sont traduites par des modes de développement non viables et délétères dans les zones urbaines. La place prééminente désormais accordée aux transports privés au détriment des transports publics s'est soldée par la prolifération de nouvelles routes, rues et zones de stationnement dans de nombreuses régions d'Europe, aggravant encore les embouteillages, la pollution et le bruit au lieu d'améliorer la mobilité pour la population urbaine.

⁶ Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement.

20. Dans plusieurs villes de la région, les autorités locales et nationales ont prévu des ressources et défini des politiques pour promouvoir un développement durable à l'échelle des agglomérations, en recourant à de bonnes pratiques et à des solutions novatrices en matière de transports. Dans la région de la CEE, la majeure partie de la population vit en milieu urbain et la plupart des problèmes d'environnement et de santé liés aux transports surviennent dans les villes et leur périphérie. Cela étant, on comprend mieux désormais la complexité des liens entre les transports et leur impact sur la santé et l'environnement, de même que les effets positifs qui résultent du rapprochement de divers secteurs en vue d'élaborer des instruments réglementaires et des accords multilatéraux relatifs à l'environnement. En l'occurrence, la Convention de la CEE sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, assortie de ses huit protocoles, est un instrument important pour réduire les émissions dans l'atmosphère. En vertu de cette convention, chaque partie contractante doit élaborer des politiques, des stratégies et des mesures efficaces visant à lutter contre la pollution atmosphérique, notamment par une surveillance de la qualité de l'air, des travaux de modélisation et des mesures.

21. Les diverses mesures techniques et juridiques mises en œuvre depuis 1990 – qu'il s'agisse de l'interdiction de l'essence au plomb, de l'abaissement de la teneur en soufre des carburants ou des normes d'émission applicables aux véhicules – ont contribué à réduire une partie des émissions produites par les gaz d'échappement des véhicules à moteur en Europe occidentale. La plus importante est sans doute le fait que, depuis le 1^{er} janvier 2002, l'essence vendue dans l'UE est désormais exempte de plomb. En 2007, la Commission européenne a proposé d'appliquer de nouvelles normes aux carburants utilisés dans les transports, ce qui réduirait encore plus leur contribution à la pollution atmosphérique et aux changements climatiques.

22. Des progrès tangibles ont été accomplis dans l'ensemble de l'UE en ce qui concerne la réduction du nombre de personnes blessées dans des accidents de la route. L'application plus stricte des vitesses autorisées de même que les taux limites d'alcoolémie comptent parmi les éléments les plus efficaces qui ont permis d'abaisser les taux de mortalité en dépit de la forte croissance de la demande de transports.

23. Dans bon nombre de pays de la région, il arrive plus fréquemment que les gens vivent, travaillent et occupent leurs loisirs dans des lieux distincts, ce qui favorise le recours aux modes de transport motorisés et contribue à réduire les possibilités de se déplacer à vélo et à pied. Certains éléments donnent à penser que les professionnels des transports collaborent dans une mesure croissante avec ceux du secteur de la santé pour offrir des conditions plus propices à la pratique de la marche et du cyclisme et aider à intégrer l'activité physique dans les activités quotidiennes. Quelques pays (Allemagne, Autriche, Belgique, France, Norvège, Pays-Bas, République tchèque, Royaume-Uni et Suisse) ont mis en œuvre des politiques efficaces en faveur du vélo tandis que d'autres, y compris certains pays de l'Europe du Sud-Est, commencent à suivre leur exemple. Cependant, les possibilités d'accroître sensiblement la part de la marche et du cyclisme dans les modes de déplacement restent en grande partie inexploitées dans de nombreux pays.

24. Ce n'est que depuis relativement peu de temps que le bruit est pris en compte dans la réglementation des transports routiers, notamment par le biais de la directive de l'UE relative au bruit dans l'environnement adoptée en 2002. L'insuffisance avérée des normes nationales applicables aux émissions sonores, conjuguée à des tendances insupportables en matière

de pollution par le bruit, laisse entrevoir des lacunes dans la législation en vigueur. Une démarche globale et intégrée visant à réduire l'exposition de la population au bruit fait encore défaut au niveau international.

C. Gestion de la demande et transfert modal

25. Diverses initiatives ont été lancées en Europe occidentale pour gérer ou limiter la demande de transports. Il convient notamment de mentionner des instruments de l'UE tels que le Schéma de développement de l'espace communautaire, la Stratégie de l'UE relative aux transports (1999), la communication de la Commission européenne relative à un «Cadre d'action pour un développement urbain durable dans l'Union européenne» (1998) et la Campagne des villes européennes durables. En dépit de ces efforts, il y a peu de raisons de penser que la demande de transports est revenue à un niveau viable qui correspondrait aux objectifs des politiques de gestion de la demande et de transfert modal.

26. Le *Livre blanc sur les transports* de l'UE (2001) tablait sur une augmentation de 50 % des transports routiers entre 1990 et 2010, s'appliquant tant au volume global des transports qu'à leur intensité (distances parcourues et tonnes transportées).

27. Dans les pays de l'Europe du Sud-Est et de l'EOCAC, il n'y a guère eu de progrès au cours de la période 1997-2007 dans la gestion de la demande de transports, notamment en ce qui concerne l'application de mesures propres à réduire la nécessité d'effectuer des déplacements grâce à l'aménagement de l'espace, aux politiques publiques et à d'autres dispositions.

28. Comme l'a constaté en 2001 le *Livre blanc sur les transports* de l'UE, la structure des prix ne reflète généralement pas l'intégralité des coûts de l'infrastructure, des embouteillages, des atteintes à l'environnement et des accidents. La Conférence européenne des ministres des transports a déclaré en 2003 qu'il faudrait encore attendre «de nombreuses années» un système de tarification et de taxation qui soit clairement et véritablement lié à la valeur de l'infrastructure et aux coûts externes engendrés par son utilisation. Le décalage entre les subventions et les coûts externes est également important dans les pays de l'EOCAC, où les coûts externes sont relativement plus élevés et les tarifs (prix des carburants et taxes) moindres. Dans la plupart de ces pays, les prix des carburants sont trop bas pour constituer un moyen d'action efficace dans l'optique d'une gestion de la demande et d'un transfert modal et les possibilités offertes par la fiscalité pour encourager des comportements portant moins atteinte à l'environnement sont loin d'être pleinement exploitées. En général, les pays de l'EOCAC ne recourent guère aux instruments économiques pour influencer sur la demande et le transfert modal.

IV. CONCLUSIONS

29. L'évolution constatée au cours des dix dernières années montre combien il est nécessaire de trouver des solutions innovantes susceptibles de contribuer aux objectifs que sont le développement durable, l'accessibilité, la mobilité et des cités plus «vivables». La recherche de telles solutions suppose un engagement accru et durable de la part des gouvernements au niveau tant national que local et une nouvelle impulsion politique en faveur du changement.

30. Il est tout aussi indispensable d'intégrer les pratiques du développement durable dans les politiques des transports, d'où la nécessité de privilégier les éléments qui, dans les différents systèmes, sont les plus propices à la protection de la santé, à la conservation des ressources et à l'efficacité énergétique, accaparent le moins de terres, restreignent le plus les effets externes, s'avèrent acceptables pour la collectivité et offrent une sécurité maximale.

31. Le PPE-TSE est un cadre de référence unique en son genre qui vise à encourager les gouvernements à poursuivre des politiques des transports plus viables et plus favorables à la santé. On trouvera de plus amples informations concernant ce programme sur son site Web (<http://www.thepep.org/en/welcome.htm>) ou sur son portail d'échange d'informations (<http://www.thepep.org/en/workplan/clearing/ch.htm>). Le rapport d'évaluation du PPE-TSE (ECE/AC.21/SC/2008/3-EUR/08/5068055/3) présente également des exemples de pratiques adoptées dans les pays de la région, ainsi que des recommandations et des orientations quant aux mesures à prendre à l'avenir.
