



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/AC.21/SC/2008/6
EUR/08/50068055/6
12 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 2007
Point 6 de l'ordre du jour provisoire

MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME DE TRAVAIL DU COMITÉ DIRECTEUR

**RAPPORTS SUR L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES ACTIVITÉS ET
NOUVEAUX TRAVAUX PROPOSÉS**

Note du secrétariat

Introduction

1. Conformément au mandat (ECE/AC.21/2002/9, annexe 3) et au règlement intérieur (ECE/AC.21/2003/6, annexe 1) du Comité directeur, le présent rapport fait le point sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan de travail du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE). Le Comité directeur souhaitera peut-être examiner l'état d'avancement des activités retenues à la deuxième Réunion de haut niveau, le 5 juillet 2002 (ECE/AC.21/2002/9), et donner des orientations sur les prochaines mesures à prendre. En outre, les délégations sont invitées à manifester leur intérêt pour la mise en œuvre de ces activités en appuyant celles-ci.

I. MÉCANISME D'ÉCHANGE D'INFORMATIONS SUR LES TRANSPORTS, L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ

A. Objectifs et fonctionnement du Mécanisme d'échange d'informations du PPE-TSE

2. Le Mécanisme d'échange d'informations du PPE-TSE est un portail Web destiné à faciliter l'échange d'informations et de connaissances dans les secteurs des transports, de la santé et de l'environnement à l'échelle paneuropéenne. Il sert à recueillir, diffuser et échanger des informations sur les politiques, la législation, la recherche et les bonnes pratiques relatives à des transports écologiquement viables, l'accent étant mis tout particulièrement sur les 12 pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale (EOCAC)¹ et sur les pays de l'Europe du Sud-Est (ESE)².

3. Le Mécanisme contient actuellement des informations sur 110 sujets concernant les transports, la santé et l'environnement, priorité étant donnée aux effets des transports sur la santé et sur l'environnement, à l'intégration des politiques, aux transports urbains et à la gestion de la demande de transports. Il vise avant tout à répondre aux besoins d'information des décideurs nationaux et locaux ainsi que des responsables de la planification des transports et des spécialistes de la conception, de la diffusion et de la mise en œuvre des politiques axées sur des transports viables. Le Mécanisme (www.thepep.org/CHWebSite) fonctionne en anglais et en russe. Sa présentation et le descriptif des sujets traités sont également disponibles en français.

4. Les données recueillies, validées, structurées et diffusées proviennent principalement des centres de liaison nationaux et des secrétariats de la CEE et de l'OMS/Europe et sont, dans une large mesure, conservées et tenues à jour par les organismes qui ont fourni initialement les informations. Le Mécanisme a été établi par le secrétariat en trois phases:

- a) Conception (avril 2003-mars 2004);
- b) Mise en place (avril-décembre 2004);
- c) Phase expérimentale (janvier 2005-décembre 2007).

B. Phase expérimentale du Mécanisme et ressources à prévoir pour en pérenniser le fonctionnement

5. Depuis son lancement en décembre 2005, le Mécanisme fonctionne dans le cadre d'une phase expérimentale. En 2006, de nombreuses modifications ont été apportées au site et aux dispositifs sous-jacents afin de le rendre plus convivial et d'y introduire de nouvelles fonctions comme un annuaire des autres sites Web pertinents des ministères nationaux. D'importants travaux techniques ont été entrepris en vue d'améliorer les réponses et le fonctionnement du

¹ EOCAC: Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Fédération de Russie, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Moldova, Ouzbékistan, Tadjikistan, Turkménistan et Ukraine.

² ESE: Albanie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Monténégro, ex-République yougoslave de Macédoine et Serbie.

moteur de recherche automatique ainsi que le système de messagerie automatique pour le téléchargement des informations.

6. En 2007, le Mécanisme a continué de fonctionner en mode «automatique», puisque ni les budgets de la CEE ou de l’OMS/Europe, ni les ressources extrabudgétaires allouées par les pays donateurs ne permettaient, comme prévu initialement, de recruter un gestionnaire de contenu qui puisse assurer une interaction permanente entre les utilisateurs et les fournisseurs d’informations. Le personnel de la Division des transports et de la Division de l’environnement de la CEE a continué de fournir un appui minimum pour permettre le fonctionnement du Mécanisme, pour valider régulièrement les informations téléchargées sur le site et pour télécharger les informations envoyées par courrier et par courriel.

7. À la fin de 2007, 276 personnes (235 en 2006) étaient autorisées à télécharger des informations dans le Mécanisme, dont 61 (32 en 2006) de pays de l’EOCAC et de l’ESE. Le Mécanisme permet d’avoir accès à près de 600 documents ou références et environ 1 500 ressources sont indexées dans son moteur de recherche (qui consulte régulièrement le centre d’échanges «EST goes EAST»). La plupart de ces documents et références sont téléchargés par les secrétariats de l’OMS/Europe et de la CEE. Très peu d’informations sont fournies par les pays de l’EOCAC et de l’ESE.

8. Parmi ces documents ou références, 70 % sont en anglais, 24 % en français et 6 % en russe. Ils portent principalement sur les domaines d’activité suivants, par ordre d’importance: transports urbains, effets des transports et gestion de la demande. On n’y trouve guère d’informations sur les questions intersectorielles. Les données les plus complètes concernent la pollution et le bruit, les transports publics et la répartition du trafic par modes de transport. La plupart des documents et des références se rapportent à des sources internationales. Il y a peu d’informations sur des études, des recherches ou des statistiques nationales présentant un intérêt particulier pour les pays de l’EOCAC et de l’ESE.

9. En 2007, le nombre moyen de visites sur le site du Mécanisme a été de l’ordre de 350 par mois (240 en 2006), et le nombre moyen de pages visitées d’environ 970 par mois (1 000 en 2006), avec des pointes en début et en milieu d’année. La plupart des visiteurs étaient d’Europe occidentale, mais un grand nombre provenait également de la Fédération de Russie et de l’Ukraine. Ces chiffres peuvent indiquer l’importance accordée au Mécanisme en tant que source d’information complémentaire et moyen de diffusion des résultats des activités exécutées dans le cadre de projets, y compris celles du PPE-TSE. Les données statistiques sur le nombre de visiteurs du Mécanisme doivent être considérées avec circonspection, mais donnent néanmoins une idée de son utilisation.

10. Le portail Web du Mécanisme est appelé à jouer un rôle de premier plan dans la diffusion d’informations sur toutes les activités du PPE-TSE, en ce qu’il offre un forum pour l’échange de données d’expérience et l’accès aux outils mis au point dans le cadre du PPE-TSE (par exemple, la «panoplie» de moyens d’action dans le domaine des transports, de la santé et de l’environnement). Les contributions et les réactions des centres de liaison nationaux du PPE-TSE qui participent activement à la fourniture et au téléchargement d’informations, de données et de documents pertinents sur les expériences nationales sont donc d’une importance capitale.

11. Le Mécanisme a été officiellement lancé le 6 décembre 2005, ce qui a marqué l'aboutissement des travaux de conception, d'élaboration technique et de mise en œuvre de ses principales fonctions. En 2006 et en 2007, ses caractéristiques techniques ont été améliorées. Il s'agit maintenant de mobiliser les ressources nécessaires pour garantir le fonctionnement continu de ce système en 2008 et au-delà. Si l'on y parvient, le Mécanisme pourrait alors devenir un outil extrêmement utile pour faciliter les efforts visant à promouvoir des transports viables dans la région paneuropéenne et à intégrer la protection de l'environnement et de la santé dans la politique des transports, en particulier dans les pays de l'EOCAC et de l'ESE. Le secrétariat a recensé plusieurs mesures à prendre, y compris les ressources financières et techniques à prévoir, afin d'assurer un fonctionnement durable du Mécanisme (ECE/AC.21/SC/2007/4).

12. Vu l'incertitude qui règne actuellement quant aux ressources disponibles pour assurer le fonctionnement durable du Mécanisme et aux prestations supplémentaires susceptibles d'être mises en place, il est souhaitable de prolonger la phase expérimentale en mettant à profit le restant des fonds extrabudgétaires affectés à cette activité. Cela permettrait d'opérer un réglage de précision, voire d'installer et de mettre à l'essai certaines fonctions supplémentaires en 2008.

II. TRANSPORTS URBAINS VIABLES

13. La coopération intersectorielle et l'intégration des politiques sont des conditions *sine qua non* pour: a) mettre en place une stratégie globale à long terme de développement des transports urbains dans les pays; b) convenir d'orientations qui soient compatibles avec les priorités et les impératifs en matière de transports, d'environnement, de santé et d'aménagement urbain; et c) répartir les ressources nationales et locales disponibles. Une approche intégrée du développement des transports urbains s'avère également indispensable pour préciser les droits et les responsabilités des différents acteurs et faire en sorte que les instruments juridiques, les politiques et les décisions qui influent sur l'évolution de ce secteur soient plus cohérents. Trois ateliers sous-régionaux ont été organisés dans cette optique dans le cadre du PPE-TSE (Nicosie (2003), Moscou (2004) et Tbilissi (2006)).

A. Recommandations visant à améliorer l'intégration des politiques et la coopération intersectorielle

14. Les participants à l'atelier sur les transports et les modes d'aménagement urbains viables qui s'est tenu à Tbilissi en octobre 2006 (ECE/AC.21/SC/2007/5-EUR/2007/5068055/5) ont recommandé un certain nombre de mesures visant à resserrer la coopération entre les différentes autorités concernées et à mieux faire cadrer les objectifs sectoriels. Les mesures concrètes ci-dessous, qu'il est recommandé d'adopter pour envisager d'une façon plus globale le développement des transports urbains, peuvent être prises en compte pour l'organisation du prochain atelier:

a) La signature d'un accord ou d'un mémorandum d'accord relatif à la coordination entre les autorités nationales et locales chargées de la santé, de l'environnement, des transports et de l'aménagement urbain, énonçant clairement leurs rôles, leurs responsabilités et leurs droits respectifs;

b) La création d'un organe permanent de coordination interinstitutions de haut niveau (comité ou commission, par exemple) qui ferait réellement intervenir toutes les parties prenantes dans l'élaboration et la mise en œuvre de politiques, de lois et de décisions cohérentes concernant les transports urbains, l'aménagement urbain et la protection de l'environnement et

de la santé. Des représentants des secteurs de l'environnement, de la santé et des transports de l'administration centrale, des municipalités, de groupes professionnels, de syndicats et d'organisations non gouvernementales devraient s'impliquer dans les travaux de cet organe. Une coordination efficace nécessiterait la participation directe et active de représentants des échelons supérieurs de l'administration (ministres délégués, par exemple). L'organe devrait de préférence relever du cabinet du Premier Ministre afin de coordonner au mieux les activités au plus haut niveau possible. Outre cet organe permanent de haut niveau, des groupes techniques pourraient être créés dans les ministères concernés, en fonction des activités à entreprendre;

c) L'accent mis sur la collecte et l'échange d'informations, la surveillance intégrée et l'évaluation. Les systèmes de collecte de données et d'échange d'informations devraient être étoffés et harmonisés conformément aux directives internationales applicables. Les fonctions et les tâches de surveillance et d'inspection seraient attribuées aux institutions ou organes compétents en vue: a) d'optimiser la qualité et la fiabilité des informations recueillies; b) d'éviter tout chevauchement des activités; et c) de tirer efficacement parti des ressources. Les données collectées devraient être immédiatement disponibles et aisément accessibles aux parties intéressées (ministères de tutelle, municipalités, police, société civile, médias et secteur non gouvernemental) afin d'encourager le partage de l'information et de mobiliser un vaste soutien en faveur des mesures nécessaires (taxes et redevances, par exemple) pour résoudre les problèmes. L'évaluation préalable des incidences des stratégies, politiques et projets relatifs aux transports sur l'environnement et la santé devrait être rendue obligatoire. Les procédures d'évaluation intégrées devraient prévoir la participation du public et d'autres parties prenantes à la prise de décisions sur les projets les concernant en matière de transports.

B. Promouvoir des modes de transport et des formes de mobilité plus viables

15. La deuxième série de recommandations vise à encourager le recours à des modes de transport plus viables et à réduire sensiblement l'utilisation des voitures particulières pour restreindre les embouteillages, la pollution atmosphérique, les nuisances sonores et le nombre d'accidents de la route par les moyens suivants:

a) Élaboration et mise en œuvre d'une stratégie ou d'un plan directeur global relatif aux transports urbains, énonçant les diverses mesures à prendre à l'échelon local;

b) Développement de modes de transport plus viables, notamment des transports collectifs (trolleybus, tramway), de façon à les rendre plus attrayants et réglementation plus efficace des services exploités par des sociétés privées (minibus, par exemple). Il s'agirait d'améliorer le parc de véhicules, l'infrastructure et les prestations du réseau de transports publics, notamment en privilégiant les transports en commun dans la planification de la circulation routière et dans les stratégies d'investissement, en mettant au point des systèmes de billetterie intégrée et en inculquant aux conducteurs des comportements moins risqués et plus soucieux de l'environnement;

c) Réformes du marché et de la tarification visant à gérer l'utilisation des voitures particulières et à réduire les effets des transports sur l'environnement et la santé (péages routiers et urbains, suppression des subventions pour le stationnement, instauration de taxes de stationnement, réaligement des droits indirects de façon à garantir que les prix des carburants

tiennent compte de l'impact de ces substances sur l'environnement, introduction de mesures d'incitation fiscale pour les véhicules non polluants ou très peu polluants).

C. Autres activités proposées

16. Après l'atelier de Tbilissi, le Comité directeur, à sa cinquième session, a approuvé des propositions visant à organiser d'autres ateliers sur les transports urbains dans les pays de l'EOCAC et de l'ESE afin de renforcer la collaboration entre les trois secteurs concernés et d'examiner les problèmes que posent les transports (ECE/AC.21/SC/2007/10, par. 29). Deux pays, Moldova et la Bulgarie, ont laissé entrevoir la possibilité d'accueillir un tel atelier en 2008 dans le cadre des préparatifs de la troisième Réunion de haut niveau. Cet atelier serait consacré aux transports urbains viables du point de vue de la santé et de l'environnement dans les pays de l'EOCAC et de l'ESE, notamment le recours aux enquêtes sur les préférences et les opinions des citoyens en matière de mobilité du type de celle de l'atelier de Tbilissi. En outre, il est prévu d'organiser une réunion parallèle sur la pollution atmosphérique due aux transports en milieu urbain et ses effets sur la santé et les écosystèmes.

17. Pour préparer l'atelier de Tbilissi, le secrétariat a mis au point un questionnaire en collaboration avec le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) en vue d'obtenir des renseignements détaillés sur l'utilisation des différents modes de transport en milieu urbain ainsi que sur les opinions et préférences des citoyens concernant les déplacements en ville. Le degré de sensibilisation, les valeurs et les priorités qui s'en dégagent peuvent fournir de précieuses indications aux administrations nationales et locales pour déterminer le meilleur moyen d'influer sur la demande de transports. Sur la base d'un questionnaire type et d'une méthodologie commune, des enquêtes pourraient être menées dans plusieurs autres agglomérations de la région, en particulier dans les pays de l'EOCAC et de l'ESE. Cela permettrait de faire des comparaisons à l'échelle internationale et de déterminer les points communs et les particularités qui ressortent au niveau sous-régional. Des enquêtes du type de celle de Tbilissi pourraient être réalisées, pour une somme relativement modique (20 000 dollars des États-Unis par site), par des universités ou des instituts de recherche locaux et avec l'aide d'étudiants pour la collecte des données.

III. CONDITIONS INSTITUTIONNELLES DE NATURE À FAVORISER L'INTÉGRATION DES POLITIQUES

18. Un rapport sur le projet de guide pratique des arrangements institutionnels propices à l'intégration du processus d'élaboration des politiques et du processus décisionnel a été établi à l'intention du Comité directeur afin qu'il l'examine à sa cinquième session. Le Comité directeur a recommandé d'élaborer une brochure à partir de ce rapport en vue de sa diffusion à la troisième Réunion de haut niveau (ECE/AC.21/SC/2007/10, par. 33). La brochure a été produite par l'Office fédéral allemand de protection de l'environnement et sera disponible en anglais, en français et en russe (ECE/AC.21/SC/2008/8-EUR/08/5068055/8).

19. L'objectif de la brochure est d'aider les décideurs politiques à contribuer à un développement plus durable par une meilleure intégration des politiques dans les administrations compétentes et de faire intervenir toutes sortes de parties prenantes dans le processus décisionnel. Il s'agit également de donner des conseils aux décideurs sur la façon d'avancer vers l'intégration des politiques. La plupart des mesures, des outils et des instruments proposés

peuvent donner lieu à une intégration à la fois verticale et horizontale. Ils correspondent aux meilleures pratiques recensées dans toute l'Europe et constituent un des aboutissements concrets du programme PPE-TSE et de ses activités³.

20. Plus précisément, la brochure passe en revue les mécanismes nécessaires à une intégration réelle des politiques, notamment la coopération tant horizontale que verticale. Des procédures d'étalonnage et de surveillance permettant d'évaluer le processus d'intégration y sont également présentées. Elle décrit enfin des moyens de surmonter les obstacles institutionnels, juridiques et psychologiques à l'intégration des politiques.

21. Le Comité directeur pourrait envisager d'autres activités dans ce domaine, comme un atelier de renforcement des capacités visant à échanger des données sur les meilleures pratiques d'intégration des politiques et des processus décisionnels dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement parmi les États membres.

IV. INCIDENCES DES TRANSPORTS SUR LA SANTÉ, EN PARTICULIER CELLE DES ENFANTS, ET COÛT DE CES INCIDENCES/ LA PANOPLIE DE MOYENS D'ACTION DU PPE-TSE

22. Le projet relatif aux méthodes d'examen et à la mise au point de directives pour le calcul du coût des effets des transports sur la santé, en particulier celle des enfants, est exécuté avec le concours de deux cabinets de consultants (Ecoplan (Suisse) et RIVM (Pays-Bas)) et d'un groupe consultatif composé d'experts internationaux. Plusieurs mesures ont été prises jusqu'à présent dans le cadre de ce projet:

a) Examen des évaluations économiques existantes des effets des transports sur la santé, notamment de la pollution atmosphérique, du bruit, des accidents de la circulation et d'une pratique insuffisante de la marche et du cyclisme;

b) Résumé des travaux épidémiologiques pertinents consacrés à l'étude et à la détermination des effets finals sur la santé, en vue de tenir compte de ces données dans les évaluations économiques;

c) Élaboration d'un projet de rapport fondé sur les résultats de l'analyse des travaux antérieurs;

d) Examen de ce projet de rapport à une réunion internationale d'experts (12 et 13 novembre, Düsseldorf (Allemagne)) organisée à l'occasion d'un atelier sur le projet de réseau PRONET⁴ (Pollution Reduction Options NETwork).

³ Stead, D. et M. de Jong, Supportive Institutional Conditions for the Integration of Transport, Environment and Health Issues in Policy making (ECE/AC.21/2006/7-EUR/06/THEPEPST/7) (anglais seulement).

⁴ Voir <http://www.pronerteurope.eu/>.

23. Lors de l'atelier, des directives précises ont été données concernant l'élaboration de la version finale du rapport et les possibilités de suivi, notamment la mise à l'essai des directives, en vue d'un plus ample examen.

24. Le projet est exécuté avec le soutien de l'Agence pour la protection de l'environnement des États-Unis (USEPA), de l'Agence française de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et du Ministère fédéral autrichien de l'agriculture, de la sylviculture, de l'environnement et de l'eau.

25. L'équipe spéciale chargée de mettre au point la «panoplie» de moyens d'action du PPE-TSE a tenu sa cinquième réunion le 26 juin 2007 à Telč (République tchèque), à l'occasion du troisième atelier consacré au projet de panoplie. Ces réunions ont été organisées et financées par le Centre de recherche sur les transports et l'Institut national de santé publique de la République tchèque. Les participants ont tout d'abord évalué le contenu de la panoplie. Les outils présentés, en particulier la liste de points à vérifier pour les études d'impact sur la santé, ont été jugés utiles et applicables également dans les pays de l'EOCAC et de l'ESE. Le projet fait une large place aux possibilités de transposer les exemples et bonnes pratiques provenant de l'Europe occidentale dans d'autres pays. Après quelques ajustements mineurs, un mode de présentation des dossiers concrets par thème a été retenu. La panoplie contient actuellement les éléments suivants:

- a) Des modèles pour les dossiers concrets et les études de cas;
- b) Des dossiers concrets sur l'exposition au bruit lié aux transports et ses effets, ainsi que sur les accidents de la route (préparés par les Pays-Bas et l'OMS/Europe);
- c) Des études de cas provenant des Pays-Bas (estimation des effets d'une réduction des vitesses autorisées sur dix sections d'autoroute), du Royaume-Uni (la santé dans l'évaluation du secteur des transports), de la Belgique (outil permettant aux municipalités de mesurer la qualité de l'air dans les rues) et de la Lituanie (expérience de la coopération interministérielle).

26. La panoplie permettra également de faire connaître les résultats des autres projets, notamment les directives pour le calcul du coût des effets des transports sur la santé et les avantages pour la santé de la pratique du vélo et de la marche. En outre, une étroite collaboration s'est instaurée avec les projets et réseaux internationaux pertinents, en particulier INTARESE⁵ et PRONET.

27. La panoplie sera lancée à l'occasion de la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, l'environnement et la santé à l'automne 2008. Des contributions financières supplémentaires seront nécessaires pour en poursuivre la mise au point, y compris pour des ateliers, la diffusion d'informations et la promotion.

⁵ Integrated Assessment of Health Risks of Environmental Stressors in Europe; voir www.intarese.org.

V. LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ ET DU CYCLISME DANS DE BONNES CONDITIONS DE SÉCURITÉ EN MILIEU URBAIN

28. À sa quatrième session, le Comité directeur a souligné qu'il fallait déterminer plus précisément les coûts et les avantages de la promotion du transport non motorisé et a approuvé les étapes suivantes proposées dans un document d'information (ECE/AC.21/2006/6-EUR/06/THEPEPST/6). Le projet de directives méthodologiques pour l'évaluation économique des effets de la pratique de la marche et du cyclisme sur la santé, exécuté en collaboration avec le Réseau européen santé et activité physique (HEPA Europe)⁶, a pour objectif de faciliter une harmonisation des méthodes en donnant des conseils aux professionnels. Axés sur les moyens d'évaluer sur le plan économique d'éventuels effets sur la santé, ses produits sont censés être intégrés dans les analyses coûts-avantages des projets d'infrastructures de transport, en sus des outils existants. Ils peuvent servir à évaluer la situation actuelle ou les investissements antérieurs.

29. Le projet a été mené avec l'aide d'un groupe consultatif international composé d'économistes, de spécialistes de la santé et de l'activité physique et d'experts des transports, en étroite collaboration avec le réseau HEPA Europe. Il a été élaboré avec le soutien de l'Autriche et de la Suède et coordonné par l'Institut Karolinska (Suède). Ses résultats ont été présentés⁷ en novembre 2007 à la séance plénière d'ouverture et en marge de la Conférence annuelle de la British Heart Foundation sur le thème «L'évaluation en un coup d'œil», notamment des directives concernant les moyens de quantifier les effets du vélo et de la marche sur la santé, un exemple d'outil à utiliser dans le domaine du cyclisme en appliquant les principes énoncés dans les directives (appelé «Health economic assessment tool for cycling» ou «HEAT for cycling») et un manuel de l'utilisateur.

30. Le Comité directeur souhaitera peut-être faire part de ses vues sur les directives méthodologiques pour l'évaluation économique des effets de la pratique de la marche et du cyclisme sur la santé.

⁶ Voir le site <http://www.euro.who.int/hepa> pour de plus amples informations sur le réseau HEPA et ses activités.

⁷ http://www.euro.who.int/transport/policy/20070503_1.