

Comité directeur du Programme paneuropéen  
sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE)  
Sixième session

Genève, 28 et 29 avril 2008

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

### **Éléments d'un projet de déclaration**

1. Nous, ministres des Transports, de la Santé et de l'Environnement, représentants des États membres de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) et du Bureau régional de l'Europe de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), et délégués participant à la Troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement du 22 au 23 janvier 2009 aux Pays-Bas,
2. RAPPELANT la Conférence de Vienne sur les transports et l'environnement (1997), les Troisième et Quatrième Conférences ministérielles de l'OMS sur l'environnement et la santé (Londres, 1999, et Budapest, 2004), la Première (2001) et la Deuxième (2002) Réunions de haut niveau sur les transports, l'environnement et la santé et la Déclaration de 2002 sur le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE),
3. CONVENANT que la fusion des processus de Vienne et de Londres de la CEE-ONU et de l'OMS en un processus simplifié et administré conjointement a représenté une étape constructive,
4. RECONNAISSANT que le PPE-TSE montre la voie en matière de coopération intersectorielle et interorganisations,
5. RECONNAISSANT l'importance du PPE-TSE en ce sens qu'il aide les gouvernements à établir un lien entre les secteurs des transports, de la santé et de l'environnement, et l'intérêt de sa démarche paneuropéenne,
6. CONSCIENTS de l'importance des transports, qui font partie intégrante du développement économique et social et sont essentiels pour la mobilité des personnes, car ils leur permettent d'accéder à des biens et des services,
7. CONSCIENTS de la tendance croissante à la mondialisation des biens et des services et du fait que le volume et la demande de transports continueront probablement de s'accroître en pesant de plus en plus lourdement sur l'environnement et la santé de la population, notamment dans les zones urbaines,
8. RECONNAISSANT que nous devons réitérer notre engagement à améliorer le bien-être des personnes et l'environnement dans toute la région paneuropéenne pour réduire les effets néfastes des transports,
9. RECONNAISSANT EN OUTRE les avantages que présente une démarche fondée sur la coordination des politiques relatives aux transports, à la santé et à l'environnement,

## **I. LE DÉFI : FAVORISER DES TRANSPORTS SÛRS, EFFICIENTS, PLUS SAINS ET PLUS VIABLES DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT**

10. CONSCIENTS que les transports actuels sont dominés par le transport routier motorisé, qui contribue de façon disproportionnée aux effets néfastes des transports sur la santé et l'environnement et à la consommation de ressources non renouvelables,

11. NOTANT que la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre, les embouteillages, le bruit, les accidents, traumatismes et décès dus à la circulation routière, et la diminution des chances d'avoir un mode de vie physiquement actif ont des effets néfastes considérables sur la santé et l'environnement, en particulier dans les zones urbaines,

12. NOTANT que la consommation énergétique liée aux transports et les émissions de CO<sub>2</sub> par habitant continuent d'augmenter et que ces émissions devraient rester élevées, notamment dans certains pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale (EOCAC) et d'Europe du Sud-Est (ESE) en raison de la proportion excessive de vieilles voitures,

13. CONSCIENTS que la part du transport ferroviaire, qui a jusqu'à présent eu de bonnes performances environnementales, est en diminution notamment dans les pays de l'EOCAC et de l'ESE, et que l'inversion de cette tendance exigera une coordination des investissements consacrés au développement industriel et aux infrastructures de transport,

14. CONSTATANT la détérioration de la situation en matière de transports en commun en milieu urbain dans les pays de l'EOCAC et de l'ESE et la diminution de leur part dans l'ensemble des transports,

15. CONSCIENTS de l'importance de la mise au point de solutions compétitives en matière de transports urbains, notamment de transports en commun propres et efficaces et de politiques encourageant l'adoption de solutions actives, saines et durables en matière de transports, notamment dans les centres-villes,

16. CONSCIENTS que les accidents de la circulation provoquent chaque année plus de 100 000 décès en Europe et que le nombre d'accidents de la circulation augmente en particulier dans les pays de l'EOCAC et de l'ESE,

17. CONSCIENTS que de nombreuses agglomérations de la région continuent de se développer, ce qui entraîne un allongement des trajets et, partant, un accroissement de la dépendance à l'égard des transports individuels motorisés,

## **II. LES SUCCÈS : LES AVANCÉES RÉALISÉES**

18. RAPPELANT les progrès accomplis à ce jour grâce aux processus mondiaux, internationaux et régionaux (annexe II),

19. RAPPELANT EN OUTRE les progrès accomplis sur le plan de la ratification et de la mise en œuvre par les États membres des accords multilatéraux applicables dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement (annexe III),

20. RECONNAISSANT les avancées réalisées par les États membres, entre autres :

- a) les efforts accomplis pour prendre en compte les effets des politiques de transports sur la santé et sur l'environnement, et l'amélioration des mécanismes institutionnels visant à encourager et à renforcer la coordination de ces trois secteurs,

- b) les progrès accomplis par la mise en place de systèmes de transports en commun propres, efficaces, abordables, sûrs et accessibles,
- c) le recours à des instruments fiscaux et à d'autres moyens d'action pour favoriser des transports respectueux de l'environnement et mettre un frein à l'utilisation des transports individuels motorisés, en particulier en milieu urbain,
- d) les politiques encourageant la marche à pied et la pratique du vélo en milieu urbain,
- e) l'élaboration de plans de transport viables favorisant l'accessibilité des transports pour les personnes à mobilité réduite,
- f) le renforcement accru des normes en matière d'émissions et l'utilisation de carburants propres et de technologies favorisant une mobilité durable,
- g) la promotion de la gestion de la mobilité et des techniques de conduite écologique (« éco-conduite »),

21. RECONNAISSANT les réalisations du PPE-TSE dans ses principaux domaines d'action prioritaires, notamment : a) la sensibilisation à l'importance de la coordination du processus d'élaboration des politiques et du processus décisionnel ; b) l'appui aux politiques, stratégies et mesures en matière de gestion de la demande aux niveaux international, national et local qui encouragent les transports et les modes de déplacement plus respectueux de l'environnement et plus sains ; et c) le renforcement des capacités et le partage des connaissances, afin de favoriser les bonnes pratiques en matière de transports urbains viables et sains, notamment dans les pays de l'EOCAC et de l'ESE,

22. SE FÉLICITANT des réalisations importantes du PPE-TSE, en particulier de son portail d'échange d'informations, de ses lignes directrices et de ses recommandations visant au renforcement des capacités et à la promotion du partage de connaissances, par exemple de celles résultant des ateliers sous-régionaux sur les transports urbains durables ; de ses orientations en matière d'intégration des politiques, de la « panoplie » de moyens d'action du PPE-TSE et de la mise au point d'outils et de méthodes permettant d'évaluer du point de vue économique les effets des transports sur la santé et les avantages de la marche à pied et de la pratique du vélo,

23. SALUANT les activités communes des États membres dans le cadre du PPE-TSE, y compris l'étude sur les effets sanitaires des transports dans six pays, notamment sur les enfants, et les travaux sur les zones sensibles,

24. RECONNAISSANT qu'en dépit de ces réalisations, des problèmes considérables doivent encore être traités si l'on veut garantir et encourager l'intégration des questions de santé et d'environnement dans les politiques de transport.

### **III. « FAIRE LE LIEN » : TROIS OBJECTIFS PANEUROPÉENS EN MATIÈRE DE TRANSPORTS, DE SANTÉ ET D'ENVIRONNEMENT**

En conséquence, nous, ministres et délégués participant à la Troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement,

25. RÉAFFIRMONS notre engagement vis-à-vis des objectifs suivants :

#### **Objectif 1 : Réduire les émissions**

Réduire les émissions de gaz à effet de serre, des autres polluants atmosphériques et le bruit liés aux transports, en encourageant l'utilisation de véhicules et de carburants propres

grâce aux technologies à faibles émissions (véhicules électriques, à pile à combustible ou hybrides) et aux techniques d'éco-conduite,

### **Objectif 2 : Favoriser la santé et la sécurité**

Diminuer le nombre d'accidents, de traumatismes et de décès dus à la circulation routière en soutenant des mesures de sécurité routière et en encourageant la mobilité favorable à la santé par la marche à pied et le vélo, qui constituent également des stratégies de lutte contre l'obésité,

### **Objectif 3 : Gérer la mobilité durable et favoriser un système de transports plus efficient**

Réduire les embouteillages et encourager les comportements viables en matière de déplacement, en gérant la mobilité grâce à la promotion de transports en commun propres, accessibles et abordables, à un meilleur aménagement du territoire et à d'autres instruments de gestion de la demande tels que la tarification routière ; encourager une utilisation optimale des transports sur la base d'une augmentation des taux d'occupation, grâce à l'auto-partage, au covoiturage et à l'éco-conduite. Les acteurs concernés du secteur privé et de la population locale devraient participer à ces actions et les questions du partage de l'espace, de l'aménagement de l'espace et de l'urbanisme devraient être abordées,

26. RÉAFFIRMONS EN OUTRE la nécessité de poursuivre les objectifs communs suivants : appuyer et encourager la coordination du processus d'élaboration des politiques et du processus décisionnel, en mettant l'accent sur les besoins spécifiques des pays de l'EOCAC et de l'ESE, protéger les zones écologiquement sensibles et protéger les populations vulnérables (par exemple, les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite).

## **IV. LA MISE EN ŒUVRE : ATTEINDRE LES OBJECTIFS**

Nous, ministres et délégués participant à la Troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, convenons de ce qui suit afin de contribuer à l'atteinte des objectifs susmentionnés :

**A. Au niveau national : création de [*Plans d'action nationaux en matière d'environnement, de transports et de santé (PANETS)*][*mécanismes*] afin d'intégrer les questions relatives à l'environnement et à la santé dans les processus de planification, d'élaboration des politiques et de prise de décision en matière de transports**

27. SOULIGNANT la nécessité de tenir compte des questions liées à l'environnement et à la santé dans les processus décisionnels et les processus d'élaboration des politiques en matière de transports, nous engageons à créer des [*PANETS*] [*mécanismes d'intégration*] et, dans le cas de plans d'action nationaux existants en matière d'environnement et de santé, à intégrer les aspects relatifs aux politiques de transport et à faire rapport sur les progrès accomplis sur ces points d'ici à 2013,

28. CONSCIENTS de la nécessité de soutenir la mise en œuvre des engagements par les gouvernements, et en particulier la création de [*PANETS*] [*mécanismes d'intégration*], demandons au PPE-TSE de mettre à disposition, notamment via son portail d'échange d'informations et sa « panoplie » de moyens d'action, un cadre de ressources regroupant connaissances, outils et études de cas sur tous les aspects des transports routiers qui ont une incidence sur la santé et l'environnement. Afin de permettre l'élaboration de mesures fondées sur des bases factuelles et

efficaces sur le plan des coûts pour réduire les effets des transports sur la santé et l'environnement, ce cadre devra au moins porter sur les domaines suivants :

- a) infrastructures de transport,
- b) gestion de la circulation,
- c) comportements dans la circulation (conduite et dispositifs écologiques, comportements lors des déplacements),
- d) technologies relatives aux véhicules et connexes,
- e) technologies relatives aux carburants,
- f) environnements juridiques et réglementaires (taxes, redevances, réglementations, inspections, etc.). Ce cadre devra viser le grand public, les transporteurs et les constructeurs de véhicules, ainsi que tous les niveaux de gouvernement (national, régional, municipal),

29. RAPPELANT le principe « pollueur-payeur » et l'internalisation des coûts externes, nous soulignons qu'il est important d'encourager le recours à des mécanismes de tarification et à des instruments économiques adaptés tels que les impôts, les péages urbains et autres péages routiers, les subventions, les taxes sur les carburants et les dispositifs fiscaux incitant à l'adoption de solutions durables en matière de transports (par exemple, les carburants et véhicules propres, les mesures d'incitation au covoiturage, la marche à pied et la pratique du vélo, le zonage dans les centres-villes, le télétravail et les horaires décalés),

30. RECONNAISSANT l'intérêt des partenariats public-privé (PPP), [*nous nous engageons à soutenir la création de partenariats public-privé sur*] concernant par exemple, les carburants propres, le développement d'infrastructures de transports et de transports en commun, les infrastructures et équipements antibruit sur les autoroutes et en milieu urbain, les flottes de véhicules plus propres et plus sûrs et les essais relatifs à la transférabilité des solutions de remplacement en matière de transports urbains durables et sains dans les pays de l'EOCAC et de l'ESE,

31. CONSCIENTS qu'il est important d'intégrer les questions d'environnement et de santé dans le processus décisionnel et le processus d'élaboration des politiques en matière de transports, en se référant, notamment, au document intitulé « Guidance on supportive institutional conditions for policy integration of transport, health and environment » (ECE/AC.21/SC/2008/8-EUR/08/5068055/8) et d'encourager les bonnes pratiques dans les États membres.

## **B. Au niveau international : renforcement du PPE-TSE en tant que cadre directeur**

32. CONSCIENTS de la nécessité de stimuler davantage les avancées en matière d'environnement et de santé dans la région grâce, notamment, au PPE-TSE, instrument d'action qui permet de prendre des mesures aux niveaux national, régional et local,

33. RAPPELANT le cadre du PPE-TSE mis en place par la Deuxième Réunion de haut niveau et ses priorités,

34. RAPPELANT que le PPE-TSE est un processus qui contribue à la réalisation du deuxième but prioritaire régional du Plan d'action pour l'environnement et la santé des enfants en Europe et de la prochaine Cinquième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé (Italie, 2009), et suite au Plan de mise en œuvre de Johannesburg, qui reconnaît le PPE-TSE comme un partenariat en application d'Action 21 au niveau régional,

35. RAPPELANT qu'à la Deuxième Réunion de haut niveau il a été demandé que, lors de la Troisième Réunion de haut niveau, la question de l'ouverture de négociations sur une convention-cadre soit réexaminée, compte tenu des progrès réalisés sous les auspices du PPE-TSE.

## V. ENGAGEMENTS FUTURS ET VOIE À SUIVRE GRÂCE AU PPE-TSE

36. CONVENONS, conformément aux objectifs susmentionnés, de mettre en œuvre les engagements suivants sur la période 2009-2013, tout en accordant une place encore plus importante aux difficultés rencontrées par les pays de l'EOCAC et de l'ESE dans un contexte paneuropéen (voir l'annexe I) :

- 1) mettre en œuvre des politiques réduisant les émissions liées aux transports ; promouvoir la sécurité et la santé dans les transports, gérer la mobilité durable et améliorer l'efficacité des transports,
- 2) accorder une attention particulière aux besoins des groupes vulnérables (par exemple, les enfants, les personnes âgées ou les personnes à mobilité réduite), en mettant l'accent sur les zones urbaines et les zones écologiquement sensibles,
- 3) soutenir l'application et le respect de normes en matière de contrôles techniques relatifs aux émissions et en matière de fabrication de véhicules, destinées à réduire ou à maîtriser les polluants nocifs,
- 4) continuer à encourager la ratification et la mise en œuvre des accords multilatéraux applicables dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement et gérés par la CEE-ONU (annexe III),
- 5) renforcer le rôle du PPE-TSE en tant qu'instrument permettant de favoriser une meilleure coordination des politiques et un développement durable en matière de transports dans la région de la CEE-ONU et la Région européenne de l'OMS, notamment dans le domaine des transports urbains, et obtenir les ressources et l'aide nécessaires, en tirant parti des activités relevant du PPE-TSE sur les orientations institutionnelles relatives à la coordination de l'élaboration des politiques,
- 6) développer et échanger le savoir-faire et mettre en commun les bonnes pratiques dans les domaines d'activité du PPE-TSE, notamment lorsqu'ils se rapportent aux questions intéressant les pays de l'EOCAC et de l'ESE,
- 7) soutenir l'élaboration et la mise en œuvre d'outils nécessaires à l'évaluation des effets sur la santé et sur l'environnement des interventions relatives aux transports, et l'évaluation économique des effets sur la santé de la marche à pied et de la pratique du vélo, notamment en favorisant les expériences pilotes et les initiatives de renforcement des capacités,
- 8) encourager l'intégration des évolutions en matière de transports et de leurs effets sur la santé et l'environnement dans de nouveaux *[PANETS][mécanismes]* ou dans les mécanismes existants, comme indiqué au paragraphe IV A ci-dessus. Ces plans d'action nationaux intégrés porteraient sur : a) l'ensemble des coûts externes des transports, grâce à l'application d'orientations méthodologiques élaborées dans le cadre du PPE-TSE ; b) le principe « pollueur-payeur » ; et c) les mécanismes de surveillance et de notification des progrès réalisés aux niveaux urbain ou local, national et international,
- 9) encourager l'augmentation des ressources affectées à la mise en place d'infrastructures permettant de circuler à pied et à vélo en toute sécurité ; élaborer et mettre en œuvre des plans nationaux ou sous-nationaux relatifs à la pratique du vélo et de la marche à

piéd, y compris les mécanismes nécessaires à leur application ; et créer un mécanisme de financement international visant à favoriser les transports sains et écologiques,

- 10) envisager enfin la mise en place d'activités conjointes et d'une collaboration avec les organisations gouvernementales internationales, la Commission européenne, les institutions financières internationales et les organisations non gouvernementales, notamment dans le domaine de la sensibilisation, afin de définir un ensemble de critères commun à l'appui de l'intégration des politiques et d'une mobilité abordable et durable, et encourager les partenariats public-privé et les relations avec le secteur privé.

En outre, nous, ministres et délégués participant à la Troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement,

- 11) CONVENONS que les priorités actuelles du PPE-TSE restent valables et que, pour des résultats tangibles et une mise en œuvre efficace, le plan de travail du PPE-TSE devra tenir compte des éléments énoncés plus haut,
- 12) NOUS ENGAGEONS à renforcer le rôle du Comité directeur sur les transports, la santé et l'environnement, en garantissant un soutien de haut niveau de la part des gouvernements et la participation des États membres, et en fournissant des indications et des orientations stratégiques au PPE-TSE,
- 13) NOUS ENGAGEONS à mettre en œuvre efficacement le PPE-TSE, notamment en affectant des ressources et des moyens financiers suffisants pour permettre la réalisation des activités décrites dans le plan de travail du PPE-TSE, et à veiller à une participation adéquate des représentants des pays de l'EOCAC et de l'ESE,
- 14) CONFIRMONS que les secrétariats de la CEE-ONU et du Bureau régional de l'OMS pour l'Europe continueront d'assurer les services de secrétariat nécessaires à la mise en œuvre effective du PPE-TSE,
- 15) ENVISAGEONS de faire du PPE-TSE un centre d'excellence (centre de compétences), capable de concevoir des idées innovantes et des propositions de mesures pour l'avenir en matière de transports urbains durables, d'écologie urbaine et de solutions novatrices dans le domaine des transports,
- 16) CONVENONS que le Comité directeur devrait continuer à se réunir tous les ans, et son bureau tripartite deux fois par ans, conformément à son règlement intérieur (ECE/AC.21/2003/6, annexe I),
- 17) DÉCIDONS EN OUTRE que les mécanismes mis en place lors de la Deuxième Réunion de haut niveau [*ne seront pas modifiés, à savoir que le PPE-TSE sera mis en œuvre par un Comité directeur composé de représentants des États membres issus des trois secteurs, assisté par un secrétariat commun CEE-ONU/OMS et par un bureau caractérisé par une représentation en trois parts égales et par le changement annuel de la présidence par roulement entre les secteurs*] OU [*seront modifiés comme suit...*],
- 18) PRIONS le Comité directeur d'affiner son plan de travail afin de prendre en compte les engagements des gouvernements énoncés ci-dessus et les conclusions et recommandations présentées dans le rapport d'analyse intitulé « Transport, Health and Environment: Trends and Developments in the UNECE–WHO Pan-European Region (1997–2007) » (Transports, santé et environnement : tendances et évolutions dans la région paneuropéenne de la CEE-ONU et de l'OMS (1997-2007)) et dans le rapport d'évaluation établi sous les auspices du PPE-TSE,

- 19) CONVENONS de continuer à suivre la mise en œuvre du PPE-TSE et à évaluer les progrès accomplis [lors d'une quatrième réunion de haut niveau qui aura lieu au plus tard en 2013].



## Annexe I

### Orientations relatives à la mise en œuvre des engagements dans les pays de l'EOCAC et de l'ESE

Les propositions relatives à la mise en œuvre des engagements énoncés plus haut, notamment celui de relever les défis liés à la mise en place de transports (urbains) durables dans les pays de l'EOCAC et de l'ESE, sont les suivantes :

- a) organisation d'ateliers et de séminaires de formation consacrés à l'échange d'informations et de bonnes pratiques en matière de transports urbains durables, en mettant à profit les enseignements tirés des ateliers organisés à Chypre, Moscou, Tbilissi et Telç ;
- b) soutien à des programmes de jumelage entre les administrations des pays d'Europe occidentale et des pays de l'EOCAC et de l'ESE dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement, y compris échange de spécialistes et de fonctionnaires propice au brassage d'idées et au renforcement des capacités ;
- c) soutien à la création de modules de formation (par exemple, cours d'été) destinés aux fonctionnaires et aux spécialistes de différents secteurs d'activité et de différents pays, qui permettront de comprendre de la même façon les difficultés, les solutions et les possibilités de coordination des politiques et de collaboration intersectorielle, ainsi que les moyens d'y parvenir ;
- d) mise en place de projets et de programmes d'aide aux pays en transition de l'EOCAC et de l'ESE afin de leur permettre de se doter de systèmes de transport plus respectueux de l'environnement et plus sûrs ;
- e) soutien à la création de systèmes d'informations plus efficaces permettant de disposer de meilleures statistiques sur les transports, la santé et l'environnement dans la région, notamment sur les accidents de la circulation routière, la qualité de l'air urbain et les émissions sonores et l'exposition au bruit, et d'informations spatiales et géographiques (SIG) sur les transports, l'occupation des sols et l'aménagement du territoire ;
- f) promotion du PPE-TSE en tant que moyen d'échanger des idées sur les transports viables et sains, des solutions innovantes et de bonnes pratiques, etc., grâce à son portail d'échange d'informations, à sa « panoplie » de moyens d'action, aux groupes de discussion sur Internet, etc. ;
- g) étude de la possibilité d'appliquer le modèle du PPE-TSE à d'autres régions, sur demande. Il serait ainsi possible de commencer par les centres urbains d'Asie, en collaboration avec le bureau du Programme des Nations Unies pour le développement à Bangkok et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, et de mettre en commun les bonnes pratiques en matière de coordination des politiques et de transports urbains durables, en accordant une importance particulière à la qualité de l'air urbain, au bruit, aux embouteillages et aux accidents, et en s'inspirant de l'expérience de la CEE-ONU et de l'OMS.

## Annexe II

### Processus mondiaux, internationaux et régionaux pertinents

- a) **RAPPELANT** : le septième objectif du Millénaire pour le développement défini par les Nations Unies (Assurer un environnement durable), qui entend intégrer les principes du développement durable dans les politiques et programmes nationaux et inverser la tendance actuelle à la déperdition de ressources environnementales,
- b) la quatorzième session de la Commission sur le développement durable de 2006 (<http://www.un.org/esa/sustdev/csd/csd14/csd14.htm>) et la quinzième session de 2007, consacrées notamment à l'atmosphère et à la pollution atmosphérique,
- c) le chapitre 9 d'Action 21 portant sur la « Protection de l'atmosphère », en particulier : a) la mise en valeur de l'énergie, le rendement énergétique et la consommation d'énergie ; et b) les transports,
- d) Action 21, selon lequel les activités susceptibles d'être entreprises aux fins de la réalisation des objectifs du présent chapitre devraient être coordonnées avec le développement social et économique, afin d'éviter qu'il n'en résulte des conséquences néfastes pour ce dernier, compte pleinement tenu des besoins prioritaires légitimes des pays en développement en vue d'une croissance économique soutenue et de l'élimination de la pauvreté,
- e) le Sommet de la Terre « Rio plus 10 » sur le développement durable et son plan de mise en œuvre (Johannesburg, 2002),
- f) la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance de 1979, son Protocole relatif à la réduction de l'acidification, de l'eutrophisation et de l'ozone troposphérique de 1999 (Protocole de Göteborg), le Protocole sur les polluants organiques persistants de 1998, le Protocole sur les métaux lourds de 1998, la Convention de Vienne pour la protection de la couche d'ozone de 1985, le Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone de 1987, ainsi que ses modifications, la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques de 1992 (CCNUCC) et son Protocole de Kyoto de 1997,
- g) la poursuite des efforts des États membres parties à la CCNUCC en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre, notamment ceux dus aux transports, grâce à un accord qui sera négocié après l'expiration du Protocole de Kyoto en 2012,
- h) les directives, décisions et programmes applicables de la Commission européenne, notamment la Stratégie thématique sur l'environnement urbain, sa recommandation relative à des plans de transport urbains durables, le livre vert « Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine », l'initiative CIVITAS pour des transports urbains propres et le Programme Énergie intelligente pour l'Europe qui encourage l'utilisation de carburants de substitution et le rendement énergétique dans les transports,
- i) le Groupe de travail de l'Initiative centre-européenne sur l'environnement et les transports, et ses efforts pour promouvoir des transports écologiquement viables (« EST goes East », ou « TEV à l'Est ») en Europe centrale.

### Annexe III

#### Accords multilatéraux applicables dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement

##### Conventions de la CEE-ONU sur l'environnement

Convention de 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance et ses huit protocoles

Convention de 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière (Convention d'Espoo)

Convention de 1992 sur la protection et l'utilisation des cours d'eau transfrontières et des lacs internationaux (Convention sur l'eau) et son protocole sur l'eau et la santé

Convention de 1992 sur les effets transfrontières des accidents industriels

Convention de 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement (Convention d'Aarhus)

##### Conventions de la CEE-ONU sur les transports

Accord de 1998 sur les règlements relatifs à la construction des véhicules (Règlements techniques mondiaux)

Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles, et ses additifs

##### Accords de l'OMS en matière de santé

Charte européenne sur la lutte contre l'obésité (EUR/06/5062700/8 – E89568) de 2007

Résolution de 2005 du Comité régional relative à la prévention des traumatismes dans la Région européenne de l'OMS (EUR/RC55/R9)

Résolution de l'Assemblée mondiale de la santé de 2004 relative à la stratégie mondiale pour l'alimentation, l'exercice physique et la santé (WHA57.17)