



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/2008/4
10 décembre 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Soixante-dixième session
Genève, 19-21 février 2008
Point 6 b) de l'ordre du jour provisoire

**MISE EN ŒUVRE DES PRIORITÉS DE LA RÉFORME DE LA CEE POUR
UN RENFORCEMENT DE CERTAINES ACTIVITÉS DU COMITÉ**

**Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement
(PPE-TSE) et aspects des transports qui concernent l'environnement**

**Renforcement des activités relatives aux aspects des transports
qui concernent l'environnement et la santé**

Note du secrétariat

I. MISSION

1. Aux termes du «Plan de travail pour la réforme de la CEE», le Comité des transports intérieurs, agissant en coopération avec le Comité des politiques de l'environnement et en consultation avec l'OMS, doit renforcer ses activités relatives au Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) et aux aspects des transports qui concernent l'environnement, et soumettre des propositions à cet égard au Comité exécutif (E/ECE/1434/Rev.1, par. 36).

2. À sa soixante-neuvième session (6-8 février 2007), le Comité des transports intérieurs a dressé le bilan des progrès réalisés et entériné les propositions formulées dans le document informel n° Première Commission de son Bureau concernant la mise en œuvre du Plan de travail pour la réforme de la CEE (ECE/TRANS/2007/2). Il était notamment proposé que les divers groupes de travail du Comité des transports intérieurs examinent l'impact sur l'environnement des modes de transport dont ils s'occupent respectivement et qu'ils commencent des travaux ou renforcent les activités en cours dans ce domaine, selon que de besoin (ECE/TRANS/192, par. 7).

3. En conséquence, le Bureau du Comité, à sa sixième réunion tenue en juin 2007, a examiné la possibilité d'harmoniser les accords de la CEE relatifs aux infrastructures de transport (AGR, AGC, AGN et AGTC) avec la Convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière (Convention d'Espoo, 1991) ainsi que les incidences d'une telle démarche, et demandé au secrétariat de rédiger une note qui serait examinée à sa prochaine réunion (TRANS/BUR.2007/5, par. 10).

4. Conformément à cette demande, le secrétariat a établi la présente note.

II. CONVENTION SUR L'ÉVALUATION DE L'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT DANS UN CONTEXTE TRANSFRONTIÈRE (CONVENTION D'ESPOO) ET INSTRUMENTS CONNEXES

A. La Convention d'Espoo

5. Les menaces qui pèsent sur l'environnement font abstraction des frontières nationales. Les gouvernements se sont rendu compte que pour écarter ces menaces, ils devaient s'informer et se consulter mutuellement sur tous les grands projets envisagés qui pourraient avoir un impact transfrontière préjudiciable sur l'environnement. L'adhésion à la Convention d'Espoo est essentielle pour rassembler toutes les parties prenantes de manière à prévenir les dommages environnementaux. Cette convention est entrée en vigueur en 1997 et compte à présent 41 Parties contractantes¹.

6. La Convention d'Espoo dispose que les parties sont tenues d'évaluer, au début du processus de planification, l'impact de certaines activités sur l'environnement, telles que la construction et l'aménagement d' «autoroutes, de routes express et de lignes de chemin de fer pour le trafic ferroviaire à longue distance...», ainsi que des ports de commerce, des voies d'eau intérieures et des ports fluviaux permettant le passage de bateaux de plus de 1 350 tonnes (appendice I de la Convention d'Espoo)².

7. En outre, elle énonce l'obligation générale pour les États de s'informer et de se consulter mutuellement au sujet de tous les grands projets envisagés susceptibles d'avoir un impact transfrontière préjudiciable important sur l'environnement. En particulier, les parties à la Convention prennent les mesures juridiques, administratives ou autres, nécessaires, pour mettre en œuvre ses dispositions, y compris les évaluations de l'impact sur l'environnement qui permettent la participation du public et la constitution du dossier pertinent. Une évaluation de l'impact sur l'environnement doit être réalisée avant que la décision ne soit prise d'autoriser ou d'entreprendre des activités susceptibles d'avoir un impact transfrontière préjudiciable important. Une telle évaluation devrait, dans la mesure voulue, s'appliquer aux politiques, plans et programmes. Toutes les parties touchées doivent être informées de ces activités conformément aux procédures prescrites dans la Convention.

¹ On trouvera une liste complète des Parties contractantes dans le tableau figurant à l'annexe de la présente note.

² On trouvera le texte intégral de la Convention d'Espoo ainsi que des informations additionnelles sur le site Web de la CEE: <http://www.unece.org/en/eia/welcome.html>.

8. La Convention d'Espoo encourage les Parties à conclure de nouveaux accords multilatéraux ou d'autres arrangements afin de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de la Convention (art. 8). En outre, elle contient une liste d'éléments sur lesquels de tels accords de coopération pourraient être fondés (appendice VI). En particulier, elle stipule que les Parties concernées peuvent établir, s'il y a lieu, des arrangements institutionnels multilatéraux ou élargir le champ des arrangements institutionnels existants dans le cadre d'accords bilatéraux et multilatéraux afin de donner pleinement effet à cet instrument.

9. Enfin, ses dispositions ne doivent pas porter atteinte au droit qu'ont les Parties contractantes d'appliquer, à l'échelon nationale, les lois, règlements, dispositions administratives ou pratiques juridiques acceptées visant à protéger les renseignements dont la divulgation serait préjudiciable au secret industriel et commercial ou à la sécurité nationale.

B. Protocole à la Convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, relatif à l'évaluation stratégique environnementale

10. Dans la ligne de la Convention d'Espoo, un Protocole relatif à l'évaluation stratégique environnementale a été adopté en 2003, selon lequel les Parties sont tenues d'évaluer les conséquences pour l'environnement des plans et programmes de développement, et éventuellement de leurs politiques et de leurs législations, en particulier au niveau national. L'évaluation stratégique environnementale est réalisée à un stade bien plus précoce du processus décisionnel que les évaluations de l'impact sur l'environnement relatives aux projets et est donc perçue comme un outil essentiel aux fins du développement durable.

11. Le Protocole, qui, à ce jour, a été accepté par six pays mais n'est pas encore en vigueur, donnera plus de poids à la Convention d'Espoo, qui porte principalement sur l'impact transfrontière des projets, parce qu'il permettra de veiller à ce que les Parties à cet instrument tiennent compte de l'évaluation environnementale dans les toutes premières phases de leurs plans et programmes nationaux. En outre, le Protocole prévoit une vaste participation du public au processus décisionnel mené au niveau des gouvernements³.

C. Évaluation de l'impact sur la santé

12. Ceux qui ont procédé à des évaluations de l'impact sur l'environnement relatives aux projets ont rarement mis suffisamment l'accent sur les répercussions sur la santé humaine en dépit du caractère fondamental de la question, et se sont plutôt intéressés aux aspects physiques et biologiques. Le Protocole vise à remédier à ce déséquilibre en accordant une importance particulière à la santé humaine, compte étant tenu de la Déclaration de la troisième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé (Londres, 16-18 juin 1999)⁴.

³ On trouvera le texte intégral du Protocole ainsi que des informations supplémentaires sur le site Web de la CEE à l'adresse: <http://www.unece.org/env/eia/welcome.html>.

⁴ On trouvera de plus amples informations sur la Déclaration de Londres à l'adresse suivante: <http://www.euro.who.int/Document/E69046.pdf>.

13. Le Protocole ne définit pas ce qu'est la santé mais impose que les questions ou facteurs pertinents concernant la santé qui doivent être examinés dans le cadre d'une évaluation stratégique environnementale soient identifiés pour chaque plan ou programme, sur la base des résultats de consultations tenues avec les autorités environnementales et sanitaires pertinentes.

14. Des méthodes d'évaluation de l'impact sur la santé ont été mises au point dans plusieurs pays, notamment au Canada, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni. Toutefois, les évaluations relatives à l'impact sur la santé et les évaluations stratégiques environnementales ont évolué de façon distincte et présentent des différences de méthode et de terminologie. En outre, la santé (au-delà de l'hygiène du milieu) et l'environnement relèvent généralement de la responsabilité de divers ministères et instances de l'État. Même si la méthode à utiliser pour intégrer les évaluations de l'impact sur la santé dans les évaluations stratégiques environnementales n'est pas clairement définie, il existe manifestement des possibilités d'intégration et de gains de productivité, notamment dans le domaine de la participation du public.

15. Le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), administré conjointement par la CEE et le Bureau de l'OMS pour l'Europe, examine les liens entre les transports, la santé et l'environnement. Il offre une enceinte permettant aux diverses autorités publiques et à d'autres parties prenantes d'échanger des informations sur les meilleures pratiques et de progresser davantage sur la voie de la prise en compte des aspects environnementaux et sanitaires dans les politiques et décisions ayant trait aux transports.

III. ACCORDS DE LA CEE RELATIFS AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

16. Plus de 50 instruments juridiques internationaux ont été mis au point sous les auspices de la CEE. Cinq de ces instruments portent en particulier sur les réseaux et les services de transport terrestre paneuropéen:

a) L'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) de 1975 (37 Parties contractantes);

b) L'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemins de fer (AGC) de 1986 (28 Parties contractantes);

c) L'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) de 1996 (13 Parties contractantes);

d) L'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) de 1991 (30 Parties contractantes);

e) Le Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (pas encore en vigueur).

17. À l'exception de ce Protocole, tous ces instruments juridiques sont entrés en vigueur et sont mis à jour régulièrement afin de répondre aux besoins liés au commerce et à la mobilité des personnes.

18. Ces accords offrent aux membres de la CEE un cadre juridique pour l'établissement et l'aménagement de réseaux internationaux cohérents de transport terrestre dans la région de la CEE. En outre, l'AGN et l'AGTC prévoient des paramètres et des critères de performance et de fonctionnement pour que les services de transport par voie navigable intérieure et par ferroutage soient efficaces.

19. La deuxième Conférence paneuropéenne sur les transports (Crète, 14-16 mars 1994) a considéré que ces instruments juridiques constituaient le cadre de base pour le développement d'infrastructures en Europe en permettant l'identification des priorités en la matière. Récemment, les réseaux de l'AGR et de l'AGC ont été étendus au Caucase et à l'Asie centrale et des travaux sont en cours pour faire de même avec les réseaux de l'AGTC.

20. En devenant parties à ces accords, les États s'engagent à en appliquer les dispositions, et notamment à créer ou moderniser les réseaux de transports de base en se fondant sur des paramètres types, dans le cadre de leurs programmes nationaux.

IV. ASPECTS CONCERNANT L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ DANS LES ACCORDS DE LA CEE RELATIFS AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

A. Dispositions actuelles

21. Hormis l'AGC, aucun des Accords de la CEE relatifs aux infrastructures du transport n'énonce de façon explicite et en termes clairs ou concrets des prescriptions à appliquer, par suite des préoccupations liées à l'environnement et à la santé, pour développer et moderniser les réseaux et services de transport terrestre.

22. L'élaboration de l'AGTC résulte implicitement de ces préoccupations, ainsi qu'il ressort de son préambule, selon lequel la promotion du transport combiné ou intermodal pourrait aider à parer aux répercussions négatives que le développement du transport international de marchandises a sur l'environnement, l'hypothèse étant que le transport de marchandises à longue distance par rail ou par voie navigable intérieure est, en principe, plus écologique que le transport effectué uniquement par route.

23. Par ailleurs, le préambule de l'AGN fait référence à l'importance du rôle du transport par voie navigable qui, comparé à d'autres modes de transport, présente des avantages écologiques et devrait être en mesure de réduire les coûts sociaux et l'impact négatif des transports sur l'environnement.

24. Quant à l'AGC, aucune de ses dispositions ne porte sur cette question.

25. L'AGR est le seul accord de la CEE relatif aux infrastructures de transport qui aborde directement les préoccupations concernant l'environnement et la santé. Au chapitre VI de l'annexe II intitulé «Environnement et aménagement paysager», l'AGR dispose que l'impact d'une route sur l'environnement doit être examiné soigneusement, l'objectif général étant de maximiser les effets positifs sur l'environnement et de corriger les effets négatifs. En outre, le souci de la conservation de la qualité (visuelle et écologique) de l'environnement implique que les routes soient conçues en harmonie avec les paysages.

26. L'AGR dispose en outre que lorsque de nouveaux projets sont proposés ou lorsque des routes existantes sont améliorées, il y a lieu d'examiner les effets directs et indirects des routes et de la circulation sur:

- a) L'homme, la faune et la flore;
- b) Le terrain, l'eau, l'air, le microclimat;
- c) Le paysage, les biens matériels et le patrimoine culturel.

27. Par ailleurs, l'AGR énumère les principaux effets préjudiciables des routes sur l'environnement en insistant sur quatre types de pollution causée par l'eau. Il identifie également un certain nombre de facteurs et de mesures à prendre en compte pour remédier à la pollution sonore dans le cadre des évaluations de l'impact sur l'environnement.

B. Adoption de nouvelles dispositions et renforcement des dispositions existantes

28. La Convention d'Espoo, de même que le Protocole ESE et son manuel d'application offrent un cadre et des orientations détaillées pour donner davantage de place aux aspects relatifs à l'environnement et à la santé dans le domaine des transports en général ainsi que dans les évaluations de l'impact sur l'environnement et les évaluations stratégiques environnementales en particulier pour les pays qui ont adhéré à ces instruments juridiques, mais il pourrait également être utile d'inclure certaines de leurs dispositions, notamment celles qui portent sur ces deux types d'évaluation, dans les accords de la CEE relatifs aux infrastructures de transport. Cette stratégie pourrait faciliter l'application de ces dispositions dans le cadre du développement des infrastructures de transport terrestre dans la région de la CEE ainsi que dans les pays, principalement d'Europe occidentale, qui ont déjà adhéré à la Convention d'Espoo et au Protocole ESE.

29. Dans le cas où une telle approche serait jugée appropriée et offrirait une certaine valeur ajoutée, chacun des cinq accords de la CEE relatifs aux infrastructures de transport pourrait contenir des renvois à la Convention d'Espoo et au Protocole ESE. Ainsi, les parties à ces accords pourraient être invitées à prendre note des dispositions pertinentes de ces instruments juridiques, y compris celles qui intéressent les évaluations de l'impact sur l'environnement et les évaluations stratégiques environnementales, et à les appliquer à la mise au point de réseaux et de services d'infrastructures de transport, soit en tant que principe, soit dans la mesure du possible, soit encore dans une mesure à définir selon les besoins⁵.

30. Une autre solution consisterait à reprendre les dispositions les plus pertinentes de la Convention d'Espoo et du Protocole ESE relatives au développement des infrastructures de transport dans les accords qui se rapportent à cette question.

31. Dans un deuxième temps, les groupes de travail de la CEE chargés des accords relatifs aux infrastructures de transport pourraient examiner ces renvois ou dispositions et les incorporer dans

⁵ Cette approche a été utilisée dans le récent amendement concernant la Convention relative à l'«harmonisation». La nouvelle annexe 8 de la Convention, qui porte sur la facilitation des procédures de passage des frontières aux fins du transport routier international, comporte des renvois à l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles (1997).

les chapitres et/ou les annexes pertinents de l'AGR (examen par le SC.1), de l'AGC (examen par le SC.2), de l'AGN (examen par le SC.3) et de l'AGTC (examen par le WP.24).

32. Ces deux approches supposeraient de modifier lesdits accords. Dans le cas de l'AGR, la portée de la section VI de l'annexe II existante, laquelle était entrée en vigueur en 2006, pourrait être étendue. En ce qui concerne l'AGC, il pourrait être nécessaire de rédiger un nouvel article 3 *bis*, ainsi qu'une nouvelle annexe III contenant des dispositions spécifiques relatives à l'environnement et à la santé, le cas échéant. S'agissant de l'AGN, il pourrait être nécessaire de rédiger un nouvel alinéa pour le préambule ainsi qu'un nouvel article 3 *bis* et éventuellement une nouvelle annexe V⁶. De même, on pourrait modifier l'AGTC et le Protocole s'y rapportant en y ajoutant un nouvel article 3 *bis*, ainsi que de nouvelles annexes V ou IV respectivement.

33. L'adoption d'amendements au texte et aux annexes de ces accords suppose l'assentiment d'une large majorité, voire de la totalité des Parties contractantes et leur entrée en vigueur nécessite normalement des mesures législatives concrètes au niveau national. En outre, les procédures d'amendement prévues par ces accords sont telles qu'il faut un temps considérable pour que les amendements puissent entrer en vigueur.

V. SUIVI

34. Compte tenu de ce qui précède et conformément au mandat prévu dans le «Plan de travail pour la réforme de la CEE», le Bureau souhaitera peut-être déterminer l'approche qui convient pour renforcer ses activités concernant les aspects environnementaux des transports. Rappelant ses précédentes discussions sur le sujet, il pourra guider le CTI dans l'élaboration de propositions à transmettre au Comité exécutif de la CEE (E/ECE/1434/Rev.1, par. 36).

35. En complément ou à la place des travaux de fond et des travaux juridiques mentionnés plus haut concernant les accords de la CEE relatifs aux infrastructures de transport, le CTI pourrait, à l'une de ses prochaines sessions, être invité à engager des discussions de fond sur les moyens de renforcer ses activités concernant les aspects environnementaux des transports, en tenant compte des activités réalisées dans le cadre du Programme paneuropéen et du Forum du transport international nouvellement établi.

36. En conséquence, une feuille de route, un plan d'action ou une résolution abordant ces questions quant au fond ou aux procédures pourraient être élaborés et adoptés par le Comité des transports intérieurs.

⁶ De nouvelles dispositions pourraient par exemple être incorporées comme suit dans le corps du texte de l'AGN: 1) Ajouter avant le dernier alinéa du préambule un nouvel alinéa qui se lirait comme suit: «Conscientes de la nécessité de prendre en compte les aspects environnementaux dans le cadre du développement des infrastructures des voies navigables»; 2) Ajouter un nouvel article 3 *bis* libellé comme suit: «Lors de l'élaboration de leurs programmes de développement des infrastructures, les Parties contractantes s'efforcent de prévenir, réduire et combattre l'impact transfrontière important que des activités planifiées pourraient avoir sur l'environnement en établissant une procédure publique d'évaluation de cet impact, conformément aux instruments juridiques internationaux pertinents.» [texte inspiré de l'article 2 de la Convention d'Espoo]. Pourraient aussi être ajoutées des dispositions analogues fondées sur le Protocole ESE.

Annexe

Parties contractantes à la Convention d'Espoo, au Protocole relatif à l'évaluation stratégique
environnementale (Protocole ESE) et aux accords de la CEE
relatifs aux infrastructures de transport

Parties contractantes	Convention d'Espoo	Protocole ESE	AGR	AGC	AGN	AGTC	Protocole à l'AGTC
Albanie	X	X	X	X			
Allemagne	X	X	X	X		X	
Arménie	X		X				
Autriche	X			X		X	
Azerbaïdjan	X		X				
Bélarus	X		X	X		X	
Belgique	X		X	X		X	
Bosnie-Herzégovine			X	X			
Bulgarie	X	X	X	X	X	X	X
Canada	X						
Chypre	X						
Croatie	X		X	X	X	X	
Danemark	X		X			X	X
Espagne	X						
Estonie	X						
Ex-République yougoslave de Macédoine	X		X	X			
Fédération de Russie			X	X	X	X	
Finlande	X	X	X				
France	X		X	X		X	
Géorgie			X			X	
Grèce	X		X	X		X	
Hongrie	X		X	X	X	X	
Irlande	X						
Italie	X		X	X	X	X	

Parties contractantes	Convention d'Espoo	Protocole ESE	AGR	AGC	AGN	AGTC	Protocole à l'AGTC
Kazakhstan	X		X			X	
Kirghizistan	X						
Lettonie	X		X	X		X	
Liechtenstein	X						
Lituanie	X		X	X	X		
Luxembourg	X		X	X	X	X	X
Moldova	X		X	X	X	X	
Monténégro			X	X		X	
Norvège	X	X	X			X	
Pays-Bas	X		X		X	X	X
Pologne	X		X	X		X	
Portugal	X		X	X		X	
République tchèque	X	X	X	X	X	X	X
Roumanie	X		X	X	X	X	X
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	X						
Serbie			X	X		X	
Slovaquie	X		X	X	X	X	
Slovénie	X		X	X		X	
Suède	X	X	X				
Suisse	X		X		X	X	X
Turquie			X	X		X	
Ukraine	X		X	X		X	
Communauté européenne	X						
Total	41	Pas encore en vigueur	37	28	13	30	Pas encore en vigueur
