

EUR/ICP/EHCO 02 02 05/9 Rev.4
09019 – 16 juin 1999

CHARTRE SUR LES TRANSPORTS, L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ

Illustration de couverture : Justyna Harasim, 14 ans, Szkoła Podstawowa, Wisniówie Elcki (Pologne).
Cette école est membre du réseau européen des Écoles-santé, projet élaboré conjointement par la Commission européenne,
le Conseil de l' Europe et le Bureau régional de l' OMS pour l' Europe.

BUT EUROPÉEN 9 DE LA SANTÉ 21

DIMINUER LE NOMBRE DE BLESSURES DUES AUX ACTES DE VIOLENCE ET AUX ACCIDENTS

D'ici 2020, il faudrait réduire de façon importante et durable le nombre des blessures, d'invalidités et de décès imputables aux accidents et aux actes de violence dans la Région.

(Adopté par le Comité régional de l' OMS pour l' Europe à sa quarante-huitième session, Copenhague, septembre 1998)

BUT EUROPÉEN 10 DE LA SANTÉ 21

UN ENVIRONNEMENT PHYSIQUE SAIN ET SÛR

D'ici 2015, la population de la Région devrait vivre dans un environnement physique plus sûr et l'exposition à des contaminants dangereux pour la santé devrait être ramenée à des niveaux ne dépassant pas des normes reconnues internationalement.

(Adopté par le Comité régional de l' OMS pour l' Europe à sa quarante-huitième session, Copenhague, septembre 1998)

BUT EUROPÉEN 11 DE LA SANTÉ 21

ADOPTER DES MODES DE VIE PLUS SAINS

D'ici 2015, tous les groupes de la population devraient avoir adopté des modes de vie plus sains.

(Adopté par le Comité régional de l' OMS pour l' Europe à sa quarante-huitième session, Copenhague, septembre 1998)

Mots clés

ENVIRONMENTAL HEALTH – congresses
ENVIRONMENTAL POLICY
TRANSPORTATION
VEHICLE EMISSIONS – adverse effects
ACCIDENTS, TRAFFIC
EUROPE

© Organisation mondiale de la santé – 1999

Tous les droits relatifs au présent document sont réservés par le Bureau régional de l' OMS pour l' Europe. Toutefois, ce document peut être librement commenté, résumé, reproduit ou traduit dans une langue quelconque (mais non en vue d' une vente ou d' une utilisation à des fins commerciales), pour autant que la source soit dûment indiquée. Pour l' utilisation de l' emblème de l' OMS, il convient de demander l' autorisation du Bureau régional. Toute traduction doit inclure la mention suivante : *Le traducteur du présent document est responsable de la fidélité de la traduction.* Le Bureau régional souhaite recevoir trois exemplaires de toute traduction. Les opinions exprimées par des auteurs nommément désignés n' engagent que ces auteurs.



du Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, Copenhague

Charte sur les transports, l'environnement et la santé

Préambule

Nous, ministres et représentants des États membres européens de l'OMS¹ chargés des transports, de l'environnement et de la santé :

1. RECONNAISSONS le rôle important que jouent aujourd'hui les activités de transport. Les transports nous ouvrent l'accès aux biens et services, favorisent la mobilité individuelle et améliorent la qualité de la vie, et contribuent pour beaucoup au développement économique et social de nos communautés ;
2. SOMMES PRÉOCCUPÉS par le fait que, jusqu'à présent, l'on n'ait pas encore pris la mesure pleine des effets que les décisions relatives aux transports ont sur la santé et l'environnement. Nous devons veiller à ce que le bien-être de nos communautés occupe la première place dans la préparation comme dans la prise de décisions en matière de politiques des transports et des infrastructures ;
3. RECONNAISSONS que :
 - 3.1 Le recours aux transports motorisés, notamment le transport routier, continue d'augmenter, ce qui a des effets néfastes sur l'environnement et la santé. Ces effets risquent de s'aggraver à l'avenir si des mesures préventives et structurelles efficaces ne sont pas prises ;
 - 3.2 Il importe d'accorder un rang de priorité élevé au renforcement de la sécurité des transports et à la réduction des effets produits par les accidents sur la santé ;
 - 3.3 Les politiques des transports, de l'environnement et de la santé doivent être mieux coordonnées pour être prises en compte globalement. Les conflits potentiels entre ces politiques ne feront que s'exacerber à tous les niveaux si des mesures efficaces ne sont pas prises dès à présent. Il est nécessaire de renforcer la coopération et la coordination entre les différents secteurs aux niveaux du gouvernement central et des administrations locales, ainsi qu'entre les pouvoirs publics, le secteur public et le secteur privé ;
 - 3.4 Jusqu'à présent, les divers effets des transports sur la santé ont été traités séparément sans prise en compte de leurs effets cumulatifs. Une coordination étroite avec le secteur sanitaire et au sein de ce dernier s'impose d'urgence ;
 - 3.5 L'examen des effets des politiques sur la santé doit être mieux intégré dans les procédures d'approbation, les études d'impact et les évaluations des coûts et avantages des plans concernant les transports, l'aménagement du territoire ainsi que les programmes et investissements relatifs aux infrastructures ;

¹ Se reporter à la note de la Commission européenne figurant dans la Déclaration de la Troisième conférence ministérielle sur l'environnement et la santé (EUR/ICP/EHCO 02 02 05/18 Rev.5).

- 3.6 En règle générale, les utilisateurs des transports motorisés, notamment les transports routiers et aériens, ne supportent pas la totalité des coûts environnementaux et sanitaires induits, ce qui peut créer des incitations et distorsions néfastes sur le marché des transports ;
- 3.7 Le public n'est généralement pas assez informé des effets négatifs des transports motorisés sur l'environnement et la santé et de l'importance d'une action individuelle pour atténuer les problèmes.

Nous adoptons la présente Charte, qui a été élaborée par les ministères des transports, de l'environnement et de la santé. La Charte énonce les principes, les stratégies et un plan d'action destinés à guider nos politiques visant à rendre les transports conciliables avec la santé et l'environnement.

I. Pour une dimension sanitaire des politiques des transports et de l'environnement : les préoccupations

Nous sommes préoccupés par le fait que les modes de transport actuels, dominés par le transport routier motorisé, ont des effets négatifs importants sur la santé (comme le montre l'annexe 1).

1. Dans tous les États membres, les accidents de la circulation, notamment les accidents de la route, constituent une cause importante de décès et de dommages corporels graves. Cependant, les succès obtenus en matière de réduction du nombre d'accidents dans certains pays démontrent qu'il est possible de réduire de façon importante ce fléau sanitaire dans tous les pays.
2. Les transports routiers sont à l'origine d'une partie importante de l'exposition humaine à la pollution atmosphérique. L'exposition de longue durée aux polluants de l'air et à des niveaux excédant les valeurs guides pour la qualité de l'air est liée à un certain nombre d'effets nocifs pour la santé, notamment aux effets sur les maladies cardio-vasculaires et les maladies respiratoires, tant chez l'adulte que chez l'enfant. Elle peut entraîner une réduction de l'espérance de vie. Certains polluants tels que le benzène et certains types de particules peuvent augmenter les risques de cancer.
3. Un nombre considérable d'Européens sont exposés à des niveaux de bruit dû à la circulation qui provoquent outre une grande irritation et une perte de sommeil, des difficultés de communication et même des problèmes d'apprentissage chez les enfants. On commence à disposer de données qui mettent en évidence un lien entre l'hypertension artérielle et les cardiopathies ischémiques et des niveaux sonores élevés. Les niveaux de bruit ambiant continuent d'augmenter en raison d'un développement constant de la circulation.
4. Les modes de transport qui engendrent une activité physique, tels que la marche et l'utilisation de la bicyclette, ont, séparément ou en association avec les transports publics, de sensibles effets positifs sur la santé ; or, ces modes de transport n'ont souvent pas été pris en considération lors de la planification et de la prise de décisions.

5. Une circulation routière importante et des infrastructures routières d'envergure peuvent diviser des localités, réduire les possibilités d'interaction sociale, nuire à la qualité de la vie et entraîner la désorganisation des réseaux de solidarité de proximité.

6. Les activités de transport peuvent polluer le sol, l'eau et l'air, dans le cadre d'accidents concernant des substances dangereuses, par les infrastructures de transports ou par les émissions d'échappement de métaux lourds des véhicules, les produits dégivrants, les déperditions de carburants, les rejets de carburants et autres polluants par les véhicules routiers ou ferroviaires, les navires ou aéronefs, etc.

7. Les transports font plus ou moins courir à tous des risques pour la santé, mais leurs effets négatifs frappent de façon disproportionnée les groupes les plus vulnérables de nos sociétés : les personnes souffrant d'invalidité ou de déficience de l'audition ou de la vue ; les personnes âgées ; les exclus ; les enfants et les jeunes ; les personnes qui vivent ou travaillent dans des zones caractérisées par une pollution atmosphérique et sonore intenses et cumulatifs.

II. Les réalisations : un état des lieux

Nous sommes encouragés par les initiatives déjà prises grâce à l'adoption d'un certain nombre de déclarations politiques, de conventions et de protocoles (énumérés dans l'annexe 2), en particulier la politique de la Santé pour tous de l'OMS, la Déclaration d'Helsinki sur l'action pour l'environnement et la santé en Europe et la Déclaration de Vienne et le Programme d'action commune sur les transports et l'environnement adoptés sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies (CEE/ONU) ainsi que la législation de l'Union européenne dans ce domaine. Nous réaffirmons les engagements déjà pris dans les domaines des transports, de l'environnement et de la santé, et prenons acte des mesures visant à assurer des transports viables pour la santé et l'environnement. Cependant, malgré ces progrès, nous sommes préoccupés par le fait que jusqu'à présent, on ne se soit pas encore rendu pleinement compte des effets que les décisions relatives aux transports ont sur la santé et l'environnement.

1. Nous reconnaissons qu'il est nécessaire de renforcer l'application de la législation en vigueur sur la sécurité routière.

2. Nous encourageons les États membres qui ne l'ont pas encore fait à ratifier les instruments juridiquement contraignants de la CEE/ONU applicables aux transports, à l'environnement et à la santé.

3. Nous sommes préoccupés de constater que, dans de nombreux pays, les modes de transport plus écologiquement viables, notamment les transports publics et les transports de marchandises par chemin de fer, perdent des parts de marché au profit des transports routiers. Cette tendance est accentuée par le fait que les investissements dans l'infrastructure des transports sont majoritairement attribués aux infrastructures routières, y compris dans les pays en transition.

Nous soulignons qu'il est urgent de franchir un nouveau pas pour renforcer les efforts visant à réaliser un développement durable des transports, en incorporant pleinement les impératifs sanitaires et en associant les autorités compétentes en matière d'environnement et les autorités sanitaires à la prise de décisions en matière de politiques des transports, de

l' utilisation des sols et de l'infrastructure aux niveaux transnational, national, sous-national et local.

III. Notre objectif – des transports viables pour la santé et l'environnement : principes, approches et stratégies directrices

Nous avons décidé d'intégrer à nos politiques des transports les principes et approches du développement durable bénéfique pour la santé et l'environnement (de la façon indiquée dans l'annexe 3), en particulier :

- la viabilité ;
- le principe de précaution ;
- la prévention ;
- la protection et la promotion de la santé et de la sécurité ;
- le principe « pollueur-payeur », y compris la prise en charge des effets induits ;
- l'intégration multisectorielle des exigences en matière d'environnement et de santé et la participation des autorités sanitaires à la prise de décisions relatives aux politiques concernant les transports, l'utilisation des sols et les infrastructures ;
- l'équité ;
- la participation du public et son accès à l'information ;
- la subsidiarité ;
- l'efficacité.

Conformément à ces principes et à ces approches, nous intégrerons à nos politiques des transports des stratégies directrices orientées vers des transports viables pour la santé et l'environnement, en particulier en utilisant des combinaisons synergiques des éléments de stratégies essentiels suivants :

1. réduire les besoins de transport motorisé par une adaptation des politiques d'utilisation des sols et de la planification urbaine et régionale ;
2. faire basculer les transports vers des modes respectueux de l'environnement et favorables à la santé ;
3. utiliser les meilleures technologies disponibles et les meilleures normes en matière d'environnement et de santé ;
4. mettre en œuvre des indicateurs et des études d'impact stratégiques en matière de santé et d'environnement, avec la participation des autorités responsables de l'environnement et de la santé ;
5. établir un lien plus étroit entre les coûts des transports et les distances parcourues, et internaliser les coûts et avantages des transports pour l'environnement et la santé ;

6. mener une action de sensibilisation à des modes de transport et de mobilité favorables à la santé et à l'environnement, y compris le comportement rationnel au volant ;
7. mettre en œuvre des méthodologies et des outils de surveillance novateurs ;
8. mettre en place des partenariats aux niveaux international, national, sous-national et local ;
9. favoriser l'exécution de projets pilotes et de programmes de recherche concernant des transports viables pour la santé et l'environnement ;
10. informer le public et le faire participer aux processus de prise de décisions pertinentes.

IV. Voies et moyens : un plan d'action orienté vers des transports viables pour la santé et l'environnement

Ayant décidé d'établir le présent plan d'action en vue de collaborer et de coopérer pour rendre les transports viables pour la santé et l'environnement et de promouvoir la Déclaration et le Programme d'action commune de la CEE/ONU sur les transports et l'environnement adoptés à Vienne, conformément aux principes et aux stratégies énumérés à la section III,

NOUS METTRONS EN ŒUVRE les mesures énoncées dans le présent plan d'action et intégrerons les recommandations de l'OMS à nos politiques des transports et des domaines connexes ; et

NOUS DEMANDONS au Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, agissant en collaboration avec d'autres organismes internationaux, d'assumer la composante internationale du présent plan d'action, sachant qu'il peut compter sur notre soutien dans la limite de nos moyens.

A. Intégration des impératifs écosanitaires dans les politiques et plans relatifs aux transports et à l'utilisation des sols

Nous :

1. Assurerons une coopération multisectorielle et veillerons à ce que les exigences relatives à l'environnement et à la santé soient incorporées et à ce que les autorités tant environnementales que sanitaires soient associées aux processus de décision liés aux transports tels que ceux relatifs à la planification des transports et de l'utilisation de l'eau et des sols, aux programmes d'investissement dans les infrastructures et aux décisions concernant les orientations générales.
2. Établirons les concepts et les buts à long terme de transports viables pour la santé et l'environnement en poursuivant les travaux déjà accomplis dans les enceintes appropriées.
3. Adopterons les buts énumérés dans l'annexe 4, fondés sur les connaissances scientifiques, les activités et les directives de l'OMS, et les intégrerons aux politiques pertinentes afin de réduire notamment :

- la mortalité, les problèmes cardio-vasculaires et respiratoires et les risques de cancer ainsi que les problèmes de neuro-développement résultant de la pollution atmosphérique due aux transports ;
- la mortalité et la morbidité résultant des accidents de la circulation ;
- les risques de maladies cardio-vasculaires et autres dus au manque d'exercices physiques ;
- l'exposition humaine au bruit.

4. Mettrons au point des méthodologies de mesure et des méthodes de collecte de données pour surveiller les progrès accomplis au regard des buts mentionnés dans l'annexe 4. Cette surveillance devrait également soutenir l'élaboration de politiques visant à réduire les effets sanitaires et environnementaux négatifs des transports.

5. Examinerons et, lorsque cela sera nécessaire, développerons des stratégies ou adopterons des plans d'action nationaux pour assurer l'intégration appropriée des préoccupations écosanitaires dans les stratégies concernant les transports et l'utilisation des sols, notamment en poursuivant la mise en œuvre des plans d'action nationaux pour l'hygiène de l'environnement, ainsi que pour promouvoir des actions similaires aux niveaux sous-national et local.

6. Veillerons à ce que les autorités sanitaires tiennent pleinement compte des effets de leurs propres politiques sur les transports.

7. Développerons ou adopterons des politiques visant à réduire la pollution de l'air, du sol et de l'eau, les accidents et le bruit, les émissions de gaz à effet de serre, les dégâts causés aux forêts par les transports et leurs infrastructures (aéroports, autoroutes, chemins de fer, terminaux, ports, stations d'essence, etc.), à l'instar des autres grandes sources industrielles de pollution.

8. Veillerons à obtenir des effets synergiques entre les stratégies utilisées pour atteindre les objectifs de Kyoto de réduction des gaz à effet de serre et les stratégies de réduction des autres polluants de l'air préoccupants pour la santé, en accordant une attention particulière aux émissions des moteurs diesel.

Nous demandons à l'OMS, agissant en coopération avec d'autres organisations internationales :

9. D'élaborer des principes directeurs scientifiques pour la réalisation de systèmes de transports viables pour la santé et l'environnement, en particulier pour l'intégration des exigences et des buts en matière d'environnement et de santé dans les politiques et les plans, sur la base de la connaissance des effets totaux et cumulés des risques sanitaires liés aux transports, y compris la définition de valeurs de seuil pour protéger la santé publique, lorsque cela est possible.

B. Mesures visant à promouvoir des modes de transport et une planification de l'utilisation des sols les plus favorables à la santé publique

Nous :

1. Élaborerons et mettrons en œuvre des politiques visant à favoriser des modes de transport bénéfiques pour la santé et l'environnement, en vue de nous orienter vers des modes de transport engendrant des émissions spécifiques plus faibles et de moindres risques d'accident. En particulier, nous

favoriserons la pratique de la marche et de la bicyclette dans des conditions de sécurité et de préservation de l'environnement en mettant en place des infrastructures et des réseaux sûrs, en prenant des mesures pour la gestion de la circulation, en contrôlant la vitesse et en faisant respecter des limites de vitesse appropriées eu égard aux circonstances locales, et en tenant compte des besoins des piétons et des cyclistes dans la conception des routes et des agglomérations.

2. Réduirons les besoins de transports motorisés en adaptant les politiques d'utilisation des sols et les plans d'aménagement urbain et régionaux pour permettre aux individus d'avoir aisément accès aux agglomérations, aux logements, aux lieux de travail et aux établissements commerciaux et récréatifs en roulant à bicyclette, en marchant et en utilisant les transports en commun.

3. Accroîtrons l'attrait des transports en commun, de la marche et de l'utilisation de la bicyclette, et favoriserons les possibilités de les combiner, notamment en privilégiant ces modes de déplacement lors du développement de l'infrastructure.

4. Offrirons des incitations à utiliser les meilleures technologies disponibles et encouragerons l'adoption de normes d'émissions des véhicules et de prescriptions concernant la qualité des carburants qui seront ambitieuses, afin d'améliorer la sécurité et de réduire la pollution atmosphérique, le bruit et la consommation de carburant.

Nous demandons à l'OMS, agissant en coopération avec d'autres organisations internationales :

5. D'évaluer les effets des différents modes de transport sur la santé publique, dans l'optique de leurs avantages et de leurs inconvénients pour la santé, et de fournir des informations à ce sujet.

6. De quantifier les conséquences pour la santé publique d'une augmentation du recours à des modes de transport physiquement actifs, en particulier à la marche et à l'utilisation de la bicyclette.

C. Études d'impact sur la santé et l'environnement

Nous :

1. Procéderons à des études d'impact sur la santé et l'environnement des politiques, stratégies, programmes, projets et dispositions législatives ayant des incidences sur les transports et la mobilité, et ferons en sorte que les autorités de santé publique soient associées à ces études à tous les niveaux.

2. Soutiendrons la mise en œuvre de ces études dans le cadre de procédures nationales et internationales de prise de décisions concernant les investissements et les programmes d'infrastructures.

Nous demandons à la Banque mondiale, à la Banque européenne d'investissement, à la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, et à d'autres banques d'investissement de :

3. Réaliser des études d'impact sur l'environnement et la santé des projets infrastructurels qu'elles soutiennent et qui ont des incidences sur les transports et l'aménagement du territoire.

Nous demandons à l'OMS :

4. En coopération avec la CEE/ONU, le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et d'autres organisations internationales appropriées, d'élaborer des principes directeurs pour la réalisation d'études d'impact sur la santé des politiques, stratégies, programmes, projets et mesures législatives ayant des incidences sur les transports.
5. D'encourager une utilisation et une intégration accrues des études d'impact sur la santé dans les études d'impact sur l'environnement, en diffusant des outils et des méthodes, en mettant en commun les bonnes pratiques et en assurant la formation générale et spécialisée.

D. Aspects économiques des transports, de l'environnement et de la santé

Nous :

1. Prendrons en considération les coûts de santé des investissements en infrastructures et de l'aménagement du territoire et leurs conséquences sur les plans des transports et des besoins de déplacement, en tenant compte non seulement des coûts directs mais également des coûts qui découlent de la non-adoption d'autres solutions favorables à la santé.
2. Favoriserons, mettrons en œuvre et examinerons des politiques visant à faire assurer la prise en charge des externalités sanitaires et environnementales (coûts externes) engendrées par les activités de transport. Ces politiques comprendront également des mesures visant à faire en sorte que les coûts des transports reflètent mieux les coûts marginaux.
3. Veillerons à ce que les politiques adoptées pour favoriser des transports viables pour la santé et l'environnement soient économiquement rationnelles, compte tenu de l'ensemble des coûts.
4. Favoriserons la suppression progressive des subventions aux modes de transport polluants.

Nous demandons à l'OMS, agissant en coopération avec d'autres organisations internationales :

5. De mettre au point des conseils complets sur les méthodes et les outils pratiques permettant d'évaluer les coûts et les avantages des conséquences sanitaires des décisions en matière de transports.

E. Mesures particulières en faveur de groupes à risque

Nous :

1. Définirons les groupes, les périodes, les environnements et les zones plus exposés aux effets sanitaires négatifs des transports, compte tenu de critères qui seront proposés par l'OMS, et surveillerons les effets sanitaires pertinents sur ces groupes de la façon indiquée ci-après.
2. Concevrons, mettrons en œuvre et surveillerons des politiques et mesures spécifiques pour protéger les groupes plus exposés aux effets sanitaires négatifs des transports.

Nous demandons à l'OMS, agissant en coopération avec d'autres organisations internationales :

3. De mettre au point des méthodes d'évaluation et de surveillance des effets négatifs liés aux transports sur la santé des groupes plus vulnérables.
4. De fournir des informations et de mettre au point des conseils sur les buts, les valeurs de seuil et les mesures d'ordre sanitaire liés aux transports concernant les populations courant un risque élevé pour des raisons diverses :
 - a) vulnérabilité propre (enfants, personnes âgées ou personnes souffrant de certaines maladies, réfugiés et immigrants) ;
 - b) niveau d'exposition plus élevé résultant de la situation géographique et topographique, des caractéristiques de l'habitat, des déplacements et de la profession ;
 - c) invalidité et désavantage social résultant d'un manque d'accès aux équipements, perturbation du cadre local et plus grande exposition aux risques d'accident.

F. Risques pour la santé publique non encore clairement quantifiés

Nous :

1. Favoriserons une coopération internationale portant sur des programmes de recherche et de mesure normalisée et encouragerons l'élaboration de mesures économiquement rationnelles à l'encontre des effets négatifs sur la santé qui résultent du bruit, de polluants et de substances potentiellement cancérigènes telles que les produits dégagés par les moteurs diesel et les particules fines et ultrafines.
2. Favoriserons une coopération internationale concernant des programmes de mesure aux points d'exposition et soutiendrons des travaux de recherche sur les liens entre les indicateurs relatifs aux transports, les expositions et la santé.

Nous demandons à l'OMS :

3. De stimuler la réalisation de travaux de recherche plus approfondis sur les effets sanitaires des polluants, des combinaisons de polluants, du bruit et d'autres dangers résultant des transports dans les domaines où les données disponibles sont incomplètes et où l'exposition humaine est importante (par exemple, émissions des moteurs diesel et en particulier particules en suspension fines et ultrafines), y compris leurs effets cancérigènes potentiels.
4. De proposer, lorsque cela est possible, des valeurs guides pour les niveaux ambiants de polluants et de bruit, et l'exposition à ces facteurs, en particulier en ce qui concerne les polluants pour lesquels il n'existe pas encore de valeurs guides, notamment en vue du réexamen des normes de qualité de l'air de la Communauté européenne avant 2005.
5. De favoriser l'étude des effets sanitaires de l'exposition à des mélanges de polluants, au bruit et à d'autres risques, y compris leurs effets combinés à l'intérieur des véhicules à moteur, sur les piétons, les

cyclistes et les personnes qui vivent ou travaillent à proximité de routes à forte circulation, et d'élaborer des principes directeurs (comprenant des valeurs guides) pour ces niveaux d'exposition.

6. De poursuivre l'élaboration de principes directeurs concernant les risques sanitaires des niveaux d'exposition à des particules en suspension fines et ultrafines sur la base d'une évaluation de leurs effets sur la santé, en accordant une attention particulière à leur nombre, à leur masse, à leur taille, à leur surface et à leur composition.

7. D'évaluer les données disponibles concernant les risques sanitaires résultant de la contamination des sols et des eaux due aux transports et à leurs infrastructures, et de formuler des recommandations concernant la possibilité de définir des limites sûres et la nécessité de fixer des buts.

8. De stimuler des travaux de recherche sur les effets psychosociaux et de la participation à la circulation moderne.

G. Indicateurs et surveillance

Nous :

1. Mettrons en œuvre et, si nécessaire, améliorerons des systèmes de surveillance des expositions liées aux transports et des impacts de ces derniers sur l'environnement et la santé.

Nous demandons à l'OMS, agissant en coopération avec d'autres organisations internationales :

2. De concevoir des indicateurs et des principes directeurs pour la mesure et la surveillance des effets sanitaires des transports sur l'ensemble de la population et sur des groupes et des zones à risque, et d'évaluer l'efficacité des interventions menées pour réduire autant que possible ces effets.

H. Actions pilotes et recherche

Nous :

1. Stimulerons la réalisation de programmes de recherche et de projets pilotes et en incorporerons les résultats dans nos politiques des transports, de l'environnement, de l'utilisation du sol et de la santé, notamment en liaison avec l'OMS.

2. Créons les conditions appropriées au lancement de projets pilotes qui, en vue de réduire la pollution et d'autres effets néfastes des transports, appliquent à l'échelon local des mesures telles que l'incitation à l'utilisation de véhicules respectueux de l'environnement, la limitation de la circulation de véhicules très polluants ainsi que la promotion du cyclisme, de la marche, des transports en commun de conception novatrice, la création de zones à vitesse réglementée et la limitation du stationnement.

3. Redoublerons d'efforts en vue de combler notre manque d'information sur les stratégies propres à réaliser des systèmes de transport respectueux de la santé et de l'environnement compte tenu de l'état actuel de la structure des transports, des schémas d'utilisation du sol et des types d'infrastructure.

Nous demandons à l'OMS, agissant en coopération avec d'autres organisations internationales :

4. De faciliter la conception d'un programme de recherche axé particulièrement sur les effets sanitaires négatifs des transports et les effets sanitaires positifs de modes de déplacement assortis d'une activité physique, notamment la marche et l'utilisation de la bicyclette, et de stimuler l'exécution de projets pilotes relatifs à ces questions.
5. De coopérer avec les pays en ce qui concerne les essais pilotes de méthodes d'évaluation des impacts sur la santé, l'évaluation des coûts et avantages des interventions et le soutien des initiatives de formation et des programmes de diffusion d'informations.

I. Participation du public, sensibilisation de la population et information

Nous :

1. Veillerons à ce que le public ait accès aux informations relatives à la santé et participe à la prise de décisions concernant les projets, programmes, politiques, plans et dispositions réglementaires relatifs aux transports, et à ce qu' il ait accès à la justice dans ce domaine conformément aux dispositions de la Convention d' Århus. Cela devrait en particulier s' appliquer à toutes les mesures prises en application de la présente Charte.
2. Favoriserons la conception et la mise en œuvre :
 - a) de campagnes d' information, d' éducation et de communication, y compris celles d' institutions internationales, visant à sensibiliser davantage les parties intéressées et les décideurs à la nécessité de créer des systèmes de transports viables pour la santé et l' environnement ;
 - b) de campagnes d' information destinées à des groupes utilisant les modes de transport les moins respectueux de l' environnement.
3. Contribuerons aux efforts de diffusion de l' information de l' OMS et communiquerons et diffuserons les informations nationales et régionales sur les effets des transports sur l' environnement et la santé, et sur les stratégies et outils nécessaires à la création de systèmes de transports favorables à la santé et à l' environnement en prenant pour cibles des groupes de population particuliers.

Nous demandons à l' OMS :

4. D' élaborer une stratégie d' information, d' éducation et de communication visant à sensibiliser davantage le public aux différents effets des transports sur la santé humaine et à faciliter le choix de modes de transports viables pour la santé et l' environnement.
5. De mettre en place un réseau transnational de l' OMS d' information et de diffusion des bonnes pratiques en matière de transports viables pour la santé et l' environnement.

J. Pays en transition et pays ayant de graves problèmes concernant les effets des transports sur la santé

Nous :

1. Coopérerons avec ces pays et les soutiendrons dans la mesure du possible en vue de favoriser la création de systèmes de transports viables pour la santé et l' environnement.
2. Veillerons à l' indispensable prise en compte globale des transports, de l' environnement et de la santé dans les économies en transition afin d' éviter ou de réduire les effets du développement des transports sur l' environnement et la santé.

Nous demandons à l' OMS, en coopération avec d' autres organisations internationales :

3. D'offrir des conseils et un soutien particuliers à ces pays.

V. Mise en œuvre et suivi

Nous mettrons en œuvre en partenariat le plan d'action énoncé dans la présente Charte et prendrons les dispositions voulues pour son suivi, en utilisant dans la mesure du possible les mécanismes existants de suivi et de surveillance des décisions en matière de transports, d'environnement et de santé, tels que le Comité européen de l'environnement et de la santé (CEES), les plans d'action nationaux pour l'hygiène de l'environnement, les conférences ministérielles européennes de l'OMS sur l'environnement et la santé, la Déclaration de Vienne et le Programme d'action commune sur les transports et l'environnement de la CEE/ONU, le Groupe de travail Transports et environnement de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et le programme « Un environnement pour l'Europe ».

Nous :

1. Coopérerons avec d'autres pays au sujet de questions transfrontières et internationales, en tenant compte des principes directeurs et des outils proposés par l'OMS et d'autres organisations internationales.
2. Préconiserons une intensification de la coopération de l'OMS avec d'autres organes intergouvernementaux tels que la CEE/ONU, le PNUE, la Communauté européenne, et des organes transnationaux tels que l'Initiative centreeuropéenne, l'OCDE, la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), l'Agence européenne pour l'environnement, des organisations non gouvernementales (ONG) et le secteur privé.
3. Encouragerons le public, les ONG et le secteur privé et aiderons les autorités locales et des réseaux de villes appropriés à déployer des efforts pour réaliser des systèmes de transports viables pour la santé et l'environnement, propices et contribuant activement à la mise en œuvre du plan d'action contenu dans la présente Charte.

En coopération avec l'OMS et d'autres organisations internationales, nous :

4. Suivrons la mise en œuvre des décisions énoncées dans la présente Charte :
 - a) en utilisant les organes de liaison nationaux créés pour la mise en œuvre de la Déclaration de Vienne et du Programme d'action commune sur les transports et l'environnement de la CEE/ONU et en désignant des points de contact supplémentaires pour la santé avant la fin de 1999 ;
 - b) en veillant à ce que ces points de liaison/contact établissent efficacement des liens avec les processus de suivi des conférences ministérielles européennes de l'OMS sur l'environnement et la santé, de la Déclaration de Vienne et du Programme d'action commune sur les transports et l'environnement et, sur le plan national, avec les comités Habitat ;
 - c) en créant un groupe directeur composé de représentants d'États membres et d'organisations internationales intéressés, afin de faire progresser la mise en œuvre de la présente Charte et

de faciliter la coordination intersectorielle et la coopération internationale d'institutions publiques et privées, ainsi que d'assurer une coordination et une coopération étroites avec la Réunion commune CEE/ONU sur les transports et l'environnement.

5. Soutiendrons, lorsque cela sera nécessaire, l'OMS et d'autres organisations pour l'établissement d'une liste récapitulative des accords et instruments juridiques existant dans le domaine des transports, de l'environnement et de la santé, comme indiqué plus loin, et examinerons les propositions relatives aux autres actions nécessaires qu'elles formuleront sur la base de cette liste.

6. Surveillerons régulièrement les liens entre les transports, l'environnement, l'utilisation des sols et la santé, en nous appuyant sur les informations appropriées, et ferons rapport sur ces liens dans la Région.

7. Surveillerons les progrès accomplis eu égard aux buts concernant des transports viables pour la santé et l'environnement et à l'intégration des préoccupations écosanitaires dans les politiques de l'eau, de l'utilisation des sols et des transports, dans le cadre de processus d'examen internationaux existants (par exemple, examen des résultats en matière d'environnement de l'OCDE et de la CEE/ONU).

Nous demandons à l'OMS :

8. D'aider le groupe directeur composé de représentants des États membres et organisations internationales intéressés dans le cadre du CEES.

9. De diffuser des informations sur les nouvelles données scientifiques concernant l'impact des transports sur l'environnement et la santé, les méthodes d'évaluation de cet impact et l'expérience acquise à cet égard, ainsi que sur les évaluations économiques des effets des transports sur la santé.

10. D'actualiser les buts, principes directeurs et autres outils intéressant la mise en œuvre de la présente Charte, ainsi que les priorités de recherche liées à la Charte au regard de la plate-forme internationale sur la recherche.

Nous demandons à la Réunion commune CEE/ONU sur les transports et l'environnement :

11. D'assurer une coordination et une coopération étroite avec le groupe directeur mentionné à l'alinéa 4 c) ci-dessus.

Nous demandons à l'OMS, agissant conjointement avec la CEE/ONU et en coopération avec d'autres organisations internationales :

12. D'établir une liste récapitulative des accords et instruments juridiques pertinents en vigueur afin d'en améliorer et d'en harmoniser la mise en œuvre et par la suite, de les développer, s'il y a lieu. Un rapport sur la question devrait être présenté au printemps de l'an 2000 au plus tard, qui comprendrait des recommandations sur toutes autres mesures qui se révéleraient nécessaires. Le rapport devrait notamment analyser les nouvelles actions non juridiquement contraignantes qui pourraient être engagées et examiner la possibilité, la nécessité et le contenu d'un nouvel instrument juridiquement contraignant (tel qu'une convention relative aux transports, à l'environnement et à la santé) en s'attachant à apporter une plus-value aux accords existants et à éviter tout chevauchement.

Londres, le 16 juin 1999



Tessa Jowell
Ministre de la santé publique
du Royaume-Uni



Michael Meacher
Ministre de l'environnement
du Royaume-Uni



Lord Whitty of Camberwell
Sous-secrétaire parlementaire
Ministère de l'environnement,
des transports et des régions
du Royaume-Uni



Dr J. E. Asvall
Directeur régional de l'Europe
Organisation mondiale de la santé

Annexe 1

DONNÉES CONCERNANT LES LIENS ENTRE LES TRANSPORTS, L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ² – FAITS ET CHIFFRES DÉTERMINANTS

Accidents de la circulation

Le nombre des accidents de la circulation routière que la Région européenne de l'OMS doit déplorer chaque année demeure par trop élevé, s'établissant à quelque 2 millions d'accidents avec dommages corporels, entraînant la mort de 120 000 personnes et laissant 2,5 millions de blessés.

Un tiers des personnes qui meurent des suites d'accidents de la circulation routière ont moins de 25 ans.

Les accidents de la route sont responsables de la plupart des accidents mortels de la circulation, que ce soit en nombre absolu ou au kilomètre parcouru. En 1995, par exemple, la route a tué 44 000 personnes alors que le rail a été responsable de 936 décès. Le taux de mortalité par milliard de kilomètres de route parcourus a été approximativement le triple du taux enregistré pour le transport ferroviaire (11 et 3,4 respectivement). Selon les statistiques mondiales de la sécurité aérienne, en 1997, les accidents aériens de vols réguliers ont entraîné au total 916 décès, soit 0,4 décès par milliard de kilomètres parcourus pour l'ensemble du monde. Quant aux pertes en vies humaines en mer, les statistiques mondiales ont enregistré 690 décès au total en 1996.

Les taux de mortalité due aux accidents de la circulation ont certes baissé au cours de la décennie écoulée dans l'ensemble de la Région, mais entre les taux les plus bas et les plus élevés, il subsiste un rapport proche de 1 à 10.

Les usagers vulnérables de la route, tels que les piétons et les cyclistes, représentent de 30 à 35% des décès. Les accidents sont près de deux fois plus graves pour les piétons que pour les occupants de voitures.

Pollution atmosphérique

Le nombre des décès d'adultes liés à une exposition de longue durée à la pollution atmosphérique due à la circulation dans les villes européennes est estimé à environ 80 000 par an, si l'on utilise la concentration ambiante de particules en suspension (PM₁₀) comme indicateur d'exposition.

Les valeurs guides de l'OMS de la qualité de l'air tant pour le court que pour le long terme sont fréquemment et très largement dépassées dans la Région européenne, notamment s'agissant de l'ozone, du dioxyde d'azote et des particules en suspension.

² Les données développées dans la présente annexe se fondent sur les connaissances spécialisées rassemblées par l'OMS, notamment grâce aux travaux des experts scientifiques qui ont établi le document de justification succinct et l'ouvrage intitulé « Transport, environment and health », qui contiennent une analyse détaillée des questions en jeu et des références documentaires. Le document de justification succinct et le livre paraîtront pour la Troisième conférence ministérielle sur l'environnement et la santé et peuvent être commandés auprès de l'OMS. Il est d'ailleurs possible de se procurer le document de justification succinct sur l'Internet à <http://www.who.dk/london99>.

Selon des données récentes, les risques de symptômes respiratoires sont d'environ 50% plus élevés pour les enfants habitant à proximité de routes très fréquentées que pour ceux qui vivent dans des zones à faible circulation.

Les occupants de voitures sont nettement plus exposés aux émissions des moteurs que les personnes se trouvant à l'extérieur.

En 1998, au terme d'une synthèse d'études épidémiologiques et d'études sur l'animal, le California Air Resources Board a mis en évidence le fait que les produits rejetés par les moteurs diesel étaient un « contaminant atmosphérique toxique », ce qui donne fortement à penser qu'il existe une relation de cause à effet entre l'exposition professionnelle aux émanations de moteurs diesel et le cancer du poumon. Déjà en 1989, le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC) avait conclu que les émissions des moteurs diesel étaient « probablement cancérigènes pour les êtres humains » (Groupe 2A), tandis qu'il classait les émissions des moteurs à essence comme « potentiellement cancérigènes pour les êtres humains » (Groupe 2B).

Bruit de la circulation

Les transports, en particulier la circulation routière, sont la principale cause de l'exposition humaine au bruit ambiant.

La proportion de la population de la Région européenne qui est exposée à des niveaux de bruit élevés (équivalant à 65 dBLA_{eq} sur 24 heures) est passée de 15 à 26% de 1980 à 1990.

On estime qu'environ 65% de la population européenne est exposée à des niveaux de bruit engendrant une grave irritation, une gêne de la parole et une perturbation du sommeil (55–65 dBLA_{eq} sur 24 heures).

Les enfants exposés de façon chronique à des bruits intenses (parce qu'ils vivent à proximité d'un aéroport, par exemple) ont des aptitudes réduites en ce qui concerne l'apprentissage de la lecture, la concentration et la résolution de problèmes.

Le bruit peut perturber les activités mentales exigeant de l'attention, de la mémoire et une aptitude à résoudre des problèmes analytiques complexes. Les stratégies d'adaptation (faire abstraction du bruit) et les efforts déployés pour continuer à s'acquitter normalement de ses tâches sont assortis de niveaux élevés d'hormones de stress et de tension artérielle.

Selon des données récentes, il semblerait qu'il y ait un lien entre l'hypertension et les maladies cardiaques ischémiques, d'une part, et des niveaux élevés de bruit d'autre part.

Activité physique

Le manque d'activité physique est l'un des principaux facteurs de risque pour les cardiopathies coronariennes, qui constituent la principale cause de mortalité en Europe. En revanche, la pratique quotidienne de la marche et de la bicyclette est favorable à la santé en ce qu'elle constitue une activité physique et qu'il en résulte une diminution de la pollution sonore et atmosphérique.

Les bienfaits d'une activité physique régulière peuvent être résumés comme suit :

- réduction de 50% du risque de contracter des cardiopathies coronariennes (c'est-à-dire effet similaire au fait de ne pas fumer) ;

- réduction de 50% du risque de contracter le diabète de l'adulte ;
- réduction de 50% du risque d'obésité ;
- réduction de 30% du risque d'hypertension ;
- baisse de 10/8 mm de mercure de la tension chez les hypertendus (c'est-à-dire effet similaire à celui procuré par la prise d'antihypertenseurs).

À cela s'ajoutent une réduction du taux d'ostéoporose, un soulagement des symptômes de dépression et d'anxiété et la prévention des chutes chez les personnes âgées.

Pour obtenir ces effets salutaires, il faudrait faire, plus ou moins chaque jour, trente minutes de marche rapide ou de cyclisme, même réparties en périodes de 10–15 minutes.

La longueur moyenne d'un déplacement à pied en Europe est d'environ 1,5 km et celle de la circulation à bicyclette est d'environ 3,5 km. Cela prend dans l'un et l'autre cas une quinzaine de minutes, de sorte que deux déplacements de ce type chaque jour suffisent pour obtenir la « dose quotidienne » recommandée d'activité physique.

Effets psychosociaux

Certains modes de transport ont des effets très divers sur la santé mentale, dont la prise de risques et l'agressivité, la dépression et les effets psychologiques post-traumatiques des accidents.

Un cadre caractérisé par une circulation intense peut provoquer l'isolement social et limiter les réseaux d'entraide, facteurs qui sont liés à une mortalité et à une morbidité plus élevées chez les personnes âgées.

Il a été constaté que les enfants qui peuvent jouer dans la rue sans être gênés par la circulation et en dehors de la présence des adultes ont deux fois plus de contacts sociaux avec leurs camarades de jeu dans leur quartier que ceux qui ne peuvent quitter le foyer sans être accompagnés par des adultes en raison de l'intensité de la circulation.

Les parents signalent que la crainte d'accidents est la principale raison pour laquelle ils conduisent leurs enfants à l'école en voiture. Cela entrave le développement de l'indépendance chez l'enfant et réduit ses possibilités de contacts sociaux. Cela a également une influence sur l'attitude de l'enfant à l'égard de l'utilisation de la voiture et de la mobilité personnelle lorsqu'il parvient à l'âge adulte.

Le manque d'activité physique, y compris la pratique de la marche et de la bicyclette, est lié à des problèmes de santé mentale, dont la dépression.

Pollution de l'eau et du sol

Les accidents de la circulation survenus dans le cadre du transport de marchandises dangereuses peuvent être des sources de risques écologiques et sanitaires localisés par contamination de l'air, de l'eau et du sol.

Les infrastructures des transports, les métaux lourds émis par les véhicules et les substances de déneigement, les déchets de voitures (voitures, pneus, batteries hors d'usage, par exemple), les fuites de carburant ainsi que le frottement des pneus ou de la route sont autant de sources potentielles de contamination du sol et des eaux souterraines, qui peut altérer la qualité de l'eau potable et de la production agricole.

Les eaux usées des navires peuvent provoquer une contamination microbiologique de l'eau et des mollusques et crustacés. La vidange des ballasts (c'est-à-dire de l'eau dont on remplit les citernes vides) peuvent causer une contamination de l'eau par des hydrocarbures.

Les groupes de population à haut risque

L'impact des transports sur la santé s'exerce de manière disproportionnée sur certains groupes de population. Il y a des groupes de personnes trop jeunes ou trop âgées, touchées par la maladie ou l'incapacité, qui sont plus vulnérables aux risques de la circulation. Il y en a d'autres qui utilisent des modes de transport plus dangereux (les motocyclettes, par exemple). D'autres encore sont plus exposés parce que leurs lieux de vie, de travail ou de nouvelle résidence sont affectés par des niveaux de polluants et de bruit plus élevés (par exemple parce qu'une situation géographique ou topographique donnée ou certaines caractéristiques de l'habitat ont un effet renforçateur) ou d'autres risques ou limitent la pratique de la bicyclette et la marche. Un grand nombre des inconvénients dus aux transports peuvent se trouver accumulés dans les mêmes localités, qui, au demeurant, souffrent souvent des conditions socioéconomiques et sanitaires les plus défavorables.

Annexe 2

ACTIONS INTERNATIONALES PERTINENTES – SITUATION EN MARS 1999

*(Note : la présente annexe n'est **pas** un inventaire complet de toutes les actions internationales élaborées dans les domaines des transports, de l'environnement et de la santé. elle a été conçue comme un « document vivant » perfectible. Elle a pour seul objet de fournir aux lecteurs de la Charte sur les transports, l'environnement et la santé une liste des références pertinentes connues.)*

Documents juridiquement contraignants³

Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies (CEE/ONU)

Pollution de l'air

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

- Protocole relatif au financement à long terme du Programme concerté de surveillance continue et d'évaluation du transport à longue distance des polluants atmosphériques en Europe de 1984
- Protocole relatif à la lutte contre les émissions d'oxydes d'azote ou leurs flux transfrontières de 1988
- Protocole relatif à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils ou leurs flux transfrontières de 1991
- Protocole relatif à une nouvelle réduction des émissions de soufre de 1994
- Protocole relatif aux métaux lourds de 1998
- Protocole relatif aux polluants organiques persistants de 1998

Évaluation de l'impact sur l'environnement

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

Information et participation du public

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'Århus)

³ La Turquie émet des réserves quant aux conventions et accords dont elle n'est pas signataire.

Transport des marchandises dangereuses

Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) (30 septembre 1957)

Protocole portant amendement des articles 1 a), 14 1) et 14 3) de l'Accord européen du 30 septembre 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) (28 octobre 1993)

Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD) (10 octobre 1989)

Transport des denrées périssables

Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) (1er septembre 1970)

Circulation et signalisation routières

Convention sur la circulation routière (19 septembre 1949)

Convention sur la circulation routière (8 novembre 1968)

Protocole relatif à la signalisation routière (19 septembre 1949)

Convention sur la signalisation routière (8 novembre 1968)

Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière (1968) (1er mai 1971)

Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière (1968) (1er mai 1971)

Accord européen portant application de l'article 23 de la Convention de 1949 sur la circulation routière, concernant les dimensions et poids des véhicules admis à circuler sur certaines routes des Parties contractantes (16 septembre 1950)

Accord européen complétant la Convention de 1949 sur la circulation routière et le Protocole de 1949 relatif à la signalisation routière (16 septembre 1950)

Accord européen relatif aux marques routières (13 décembre 1957)

Protocole sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière (1er mars 1973)

Accord sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité des permis de conduire (APC) (1er avril 1975)

Véhicules routiers

Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur (20 mars 1958). Sont inclus les règlements techniques pertinents énoncés dans l'Accord.

Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'inspection technique périodique et la reconnaissance réciproque de l'inspection technique périodique des véhicules à moteur (1997)

Accord concernant l'établissement de règles techniques internationales pour les véhicules à moteur, équipements et pièces de véhicules à moteur

Infrastructures de transport

- Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international (16 septembre 1950)
- Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) (15 novembre 1975)
- Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) (31 mai 1985)
- Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) (1er février 1991)
- Protocole relatif au transport combiné sur les voies navigables à l' Accord européen de 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) (1997)
- Accord européen sur les grandes voies navigables d' importance internationale (AGN) (19 janvier 1996)

Conditions de travail

- Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) (1er juillet 1970)

Régime fiscal

- Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers à usage privé en circulation internationale (18 mai 1956)
- Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux de voyageurs (14 décembre 1956)
- Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux de marchandises (14 décembre 1956)

Droit privé

- Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) (19 mai 1956)
- Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) (5 juillet 1978)
- Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR) (1er mars 1973)
- Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR) (5 juillet 1978)

Réglementation économique

- Accord général portant réglementation économique des transports routiers internationaux (17 mai 1954)

Navigaton intérieure

- Convention relative à l' unification de certaines règles en matière d' abordage en navigation intérieure (15 mars 1960)

Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure (25 janvier 1965)

Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure (15 février 1966)

Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLN) (1er mars 1973)

Protocole à la Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLN) (5 juillet 1978)

Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN) (6 février 1976)

Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN) (5 juillet 1978)

Protection des eaux

Convention sur la protection et l'utilisation des cours d'eau transfrontières et des lacs internationaux (17 mars 1992) (Helsinki)

Transports ferroviaires

Convention sur les transports internationaux ferroviaires (COTIF), 9 mai 1980 (Berne), y compris :

- Règles uniformes relatives au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par rail (CIV)
- Règles uniformes relatives au contrat de transport international de marchandises par rail (CIM)
- Réglementation relative au transport international de marchandises dangereuses par rail (RID)

Organisation des Nations Unies (ONU)

Changement climatique

Convention-cadre sur le changement climatique (9 mai 1992) (New York)

Protocole de Kyoto à la Convention-cadre sur le changement climatique (11 décembre 1997)

Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)

Protection de la couche d'ozone

Convention de Vienne pour la protection de la couche d'ozone (22 mars 1985)

Protocole de Montréal sur les substances qui appauvrissent la couche d'ozone (16 septembre 1987) et amendements adoptés à Londres (1990), Copenhague (1992), Vienne (1995) et Montréal (1997)

Mouvements transfrontières de déchets dangereux et chimiques

Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (22 mars 1989)

Convention sur la Procédure d'information et de consentement préalables (ICP) dans le cas de certaines substances chimiques dangereuses qui font l'objet du commerce international (1998) (Rotterdam)

Union européenne (UE)

Évaluation des incidences sur l'environnement

Directive 85/337/CEE du Conseil, du 27 juin 1985, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement

Directive 97/11/CE du Conseil, du 3 mars 1997, modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement

Sécurité routière

Directive 70/156/CEE du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, comme modifiée

Directive 71/320/CEE du Conseil, du 26 juillet 1971, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques, comme modifiée

Directive 74/408/CEE du Conseil, du 22 juillet 1974, concernant l'aménagement intérieur des véhicules à moteur (résistance des sièges et de leur ancrage), comme modifiée

Directive 76/115/CEE du Conseil, du 18 décembre 1975, concernant les ancrages des ceintures de sécurité des véhicules à moteur, comme modifiée

Directive 77/541/CEE du Conseil, du 28 juin 1977, concernant les ceintures de sécurité et les systèmes de retenue des véhicules à moteur, comme modifiée

Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route

Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route

Directive 89/459/CEE du Conseil, du 18 juillet 1989, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la profondeur des rainures des pneumatiques de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques, comme modifiée

Directive 91/671/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes

Directive 92/6/CEE du Conseil relative à l'installation et à l'utilisation de limiteurs de vitesse

Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international

Directive 96/96/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques

Permis de conduire

Directive 76/914/CEE du Conseil, du 16 décembre 1976, concernant le niveau minimal de la formation de certains conducteurs de véhicules de transport par route

Directive 91/439/CEE du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au permis de conduire, modifiée par :

Directive 94/72/CE du Conseil du 19 décembre 1994

Directive 96/47/CE du Conseil du 23 juillet 1996

Directive 97/26/CE du Conseil du 2 juin 1997

Qualité de l'air

Directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur, modifiée par :

Directive 74/209/CEE ; Directive 77/102/CEE ; Directive 78/665/CEE ; Directive 83/351/CEE ;
Directive 88/76/CEE ; Directive 88/609/CEE ; Directive 89/458/CEE ; Directive 91/441/CEE
(la « Directive consolidée ») ; Directive 94/12/CE ; Directive 96/69/CE ; Directive 98/69/CE

Directive 72/306/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules, version modifiée

Directive 75/716/CEE relative au rapprochement des législations des États membres concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides, modifiée par Directive 87/219/CEE

Directive 78/611/CEE concernant la teneur en plomb de l'essence

Directive 80/779/CEE concernant des valeurs limites et des valeurs guides de qualité atmosphérique pour l'anhydride sulfureux et les particules en suspension

Directive 82/884/CEE concernant une valeur limite pour le plomb contenu dans l'atmosphère

Directive 85/203/CEE concernant les normes de qualité de l'air pour le dioxyde d'azote

Directive 85/210/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la teneur en plomb de l'essence

Directive 85/536/CEE du 5 décembre 1985 concernant les économies de pétrole brut réalisables par l'utilisation de composants de carburants de substitution, version modifiée

Directive 88/77/CEE du 5 décembre 1985 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des véhicules, modifiée par Directive 91/542/CEE

Directive 89/427/CEE concernant des valeurs limites et des valeurs guides de qualité atmosphérique pour l'anhydride sulfureux et les particules en suspension

Directive 92/55/CEE concernant le contrôle technique des véhicules à moteur

Directive 92/72/CEE concernant la pollution de l'air par l'ozone

Directive 93/12/CEE concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides, modifiée par Directive 98/70/CE

Directive 94/63/CE du 20 décembre 1994 relative à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service

Directive 96/62/CE du 27 septembre 1996 concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant

Décision 97/101/CE du Conseil, du 27 janvier 1997, établissant un échange réciproque d'informations et de données provenant des réseaux et des stations individuelles mesurant la pollution de l'air ambiant dans les États membres

Bruit

Directive 70/157/CEE du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur, modifiée par Directive 84/424/CEE

Directive 78/1015/CEE du Conseil, du 23 novembre 1978, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des motocycles, modifiée par Directive 89/235/CEE ; Directive 92/97/CEE

Directive 80/51/CEE du Conseil, du 20 décembre 1979, relative à la limitation des émissions sonores des aéronefs subsoniques

Directive 89/629/CEE du Conseil, du 4 décembre 1989, relative à la limitation des émissions sonores des avions à réaction subsoniques civils

Directive 92/14/CEE du Conseil, du 2 mars 1992, relative à la limitation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 2, deuxième édition (1988), modifiée par Directive 98/20/CEE du 30 mars 1998

Directive 96/20/CE de la Commission, du 27 mars 1996, portant adaptation au progrès technique de la directive 70/157/CEE du Conseil relative au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur

Véhicules à moteur à deux ou trois roues

Directive 97/24/CE du 17 juin 1997 relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues

Navigation intérieure

Directive 76/135/CEE du Conseil, du 20 janvier 1976, sur la reconnaissance réciproque des attestations de navigabilité délivrées pour les bateaux de la navigation intérieure

Directive 82/714/CEE du Conseil, du 4 octobre 1982, établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure

Sécurité maritime et protection du milieu marin

Directive 79/115/CEE du Conseil, du 21 décembre 1978, relative au pilotage des navires par des pilotes hauturiers opérant dans la mer du Nord et dans la Manche

Règlement (CEE) n° 613/91 du Conseil, du 4 mars 1991, relatif au changement de registre des navires à l'intérieur de la Communauté, modifié par le Règlement (CEE) n° 2158/93

Décision 92/143/CEE du Conseil, du 25 février 1992, au sujet des systèmes de radionavigation destinés à être utilisés en Europe

Directive 93/75/CEE du Conseil, du 13 septembre 1993, relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, modifiée par Directive 96/39/CE du 19 juin 1996 ; Directive 97/34/CE du 6 juin 1997 ; Directive 98/55/CE du 17 juillet 1998 ; Directive 98/74/CE du 1er octobre 1998

Liste des autorités compétentes désignées par les États membres auxquelles les informations et notifications prévues dans la Directive 93/75/CEE du Conseil, du 13 septembre 1993, relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, doivent être adressées (JO N° C 65 du 1er mars 1997, p.3, et modification de la liste dans JO N° C 150 du 16 mai 1998, p.3)

Règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil, du 21 novembre 1994, concernant la mise en œuvre de la résolution A.747(18) de l'Organisation maritime internationale relative au jaugeage des citernes à ballast à bord des pétroliers à ballast séparé

Directive 94/57/CE du Conseil, du 22 novembre 1994, établissant les règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes, modifiée par la Directive 97/58 du 26 septembre 1997

Décision 96/587/CE de la Commission du 30 septembre 1996 relative à la publication de la liste des organismes agréés qui ont été notifiés par les États membres conformément à la directive 94/57/CE du Conseil, modifiée par la Décision 98/403/CE de la Commission du 12 juin 1998

Décision de la Commission du 22 avril 1998 relative à l'habilitation du Registre maritime hellénique conformément à la Directive 94/57/CE du Conseil

Directive 94/58/CE du Conseil, du 22 novembre 1994, concernant le niveau minimal de formation des gens de mer, modifiée par la Directive 98/35/CE du 25 mai 1998

Directive 95/21/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port), modifiée par Directive 98/25/CE du 27 avril 1998 ; Directive 98/42/CE du 19 juin 1998

Directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'État du port

Règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil, du 8 décembre 1995, concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers, modifié par le Règlement (CE) n° 179/98 du Conseil du 23 janvier 1998

Directive 96/98/CE du Conseil, du 20 décembre 1996, relative aux équipements marins, modifiée par la Directive 98/85/CE du 11 novembre 1998

Directive 97/70/CE du Conseil du 11 décembre 1997 instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres

Directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers

Directive 98/41/CE du Conseil du 18 juin 1998 relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, et protocoles et accords pertinents, en particulier l'annexe 16 relative à la protection de l'environnement

Organisation maritime Internationale (OMI)

Sécurité maritime

Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) (1960 et 1974)

Convention internationale sur les lignes de charge (LL), 1966

Accord sur les navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux (STP), 1971

Règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG), 1972

Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC), 1972

Convention portant création de l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites (INMARSAT), 1976

Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche (SFV), 1977

Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) (1978)

Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR), 1979

Convention internationale sur les normes de formation des pêcheurs, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F), 1995

Pollution marine

Convention internationale pour la prévention de la pollution des mers par le pétrole (OILPOL, 1954) (remplacée par la Convention MARPOL)

Convention sur la prévention de la pollution marine par les rejets de déchets et d'autres matières (LDC), 1972

Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78)

Convention internationale relative aux interventions en haute mer en cas de pollution par le pétrole (INTERVENTION), 1969

Convention internationale sur la préparation, l'intervention et la coopération dans le domaine de la pollution par le pétrole (OPRC), 1990

Responsabilité et indemnisation

Convention internationale sur responsabilité civile pour les dommages liés à la pollution par le pétrole (CLC), 1969

Convention internationale établissant un Fonds international d'indemnisation des dommages liés à la pollution par le pétrole (FUND), 1971

Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires (NUCLEAR), 1971

Convention d'Athènes relative au transport de voyageurs et de leurs bagages par mer (PAL), 1974

Convention sur la limitation des responsabilités en matière de sinistres maritimes (LLMC), 1976

Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation des dommages liés au transport de substances dangereuses et nuisibles par mer (HNS), 1996

Autres sujets

Convention sur la facilitation du trafic maritime international (FAL), 1965

Convention internationale sur la mesure du tonnage des navires (TONNAGE), 1969

Convention relative à l'élimination des atteintes illicites à la sûreté de la navigation maritime (SUA), 1988

Protocole relatif à l'élimination des atteintes illicites à la sûreté des plates-formes fixes situées sur le plateau continental (SUAPROT), 1988

Convention internationale relative au sauvetage (SALVAGE), 1989

Documents n'ayant pas force exécutoire

Organisation mondiale de la santé (OMS)

Charte européenne sur l'environnement et la santé (1989)

Déclaration d'Helsinki sur l'environnement et la santé (1994)

Plan d'action en faveur de l'environnement et de la santé (1994)

Santé 21 – La politique-cadre de la Santé pour tous pour la Région européenne au XXI^e siècle (1998)

Valeurs guides pour la qualité de l'air (1998)

Valeurs guides pour la qualité des eaux destinées à la consommation humaine (1993)

Valeurs guides pour le bruit en collectivité (à venir)

Valeurs guides pour la salubrité des eaux de baignade (à venir)

Déclaration d'Athènes sur les Villes-santé (1998)

Résolution sur les Villes-santé – Renforcer l'action pour la Santé pour tous aux niveaux municipal et local dans la Région européenne de l'OMS (EUR/RC48/R3)

Union européenne (UE)

Communication de la Commission : « Le développement futur de la politique commune des transports – une approche globale de la mise en place d'un cadre communautaire pour une mobilité durable »,

Supplément 3/93 au Bulletin des Communautés européennes, établi sur la base du document COM(1992) 494 final

« Vers un développement durable – Programme communautaire de politique et d’action pour l’environnement et le développement durable », JO N° C138/5 (17 mai 1993)

« Programme communautaire d’action pour des transports en commun accessibles » – Rapport de la Commission au Conseil sur les mesures à prendre dans la Communauté concernant l’accès des personnes à mobilité réduite aux transports (26 novembre 1993)

« Le réseau des citoyens – Tirer tout le parti des capacités de transport de voyageurs en Europe », Livre vert de la Commission européenne (1996)

Communication de la Commission : « Promouvoir la sécurité routière dans l’Union européenne : programme pour la période 1997–2001 », COM(1997) 131 final (9 avril 1997)

Communication de la Commission : « Une stratégie d’intégration de l’environnement dans les politiques communautaires », Cardiff, juin 1998, COM(1998) 333 final (27 mai 1998)

Conclusions du Conseil européen, Cardiff, juin 1998

Conclusions du Conseil commun sur les transports et l’environnement, Luxembourg, juin 1998

Communication de la Commission : « La politique commune des transports pour une mobilité durable : perspectives d’avenir », COM(1998) 333 final (25 mai 1998)

Union internationale des chemins de fer (UIC)

Dispositions concernant la sécurité et l’environnement dans le code de l’UIC

Conférence européenne de l’aviation civile (CEAC)

Manuel de recommandations et résolutions de la CEAC relatives aux questions de facilitation et de sécurité, Doc. CEAC N° 30 (7ème édition), avril 1998 – Section 5 : Facilitation du transport des personnes à mobilité réduite

Organisation maritime internationale (OMI)

Recommandation pour une conception et une exploitation des navires à passagers tenant compte des besoins des personnes âgées et handicapées (24 juin 1996)

Résolutions de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT)

No. 94/6 La promotion du transport combiné

No. 97/6 Le développement du transport combiné

No. 97/3 Résolution d’ensemble sur les transports pour les personnes à mobilité réduite

No. 66 Les transports et l’environnement

No. 98/1 La stratégie des pouvoirs publics à l’égard de l’internalisation des coûts externes des transports

No. 34 La sécurité des piétons (1975)

No. 39 La sécurité routière des enfants et des jeunes

- No. 43 Contrôle des limitations de vitesse et des feux de signalisation
- No. 44 Le développement de la sécurité des utilisateurs de bicyclettes
- No. 50 La sécurité routière des enfants
- No. 90/4 L' accès aux autobus, aux trains et aux autocars pour les personnes à mobilité réduite
- No. 91/3 L' amélioration de la sécurité routière pour les personnes âgées
- No. 92/3 Les politiques décentralisées de sécurité routière
- No. 93/5 Le rôle de l' alcool dans les accidents de la circulation
- No. 97/5 Résolution sur les cyclistes
- No. 68 Les transports des personnes à mobilité réduite
- No. 91/8 L' information et la communication
- No. 94/2 L' accès aux taxis pour les personnes à mobilité réduite
- Résolution d' ensemble sur les transports pour les personnes à mobilité réduite, 21 avril 1997
- Déclaration sur les usagers « vulnérables », 21 avril 1997
- Résolution sur l' élimination progressive du plomb dans l' essence (à venir)

Organisation pour la coopération et le développement économiques (OCDE)

Principes de Vancouver pour des transports viables (1996)

Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies (CEE/ONU)

Déclaration de Vienne et Programme commun d' action adopté par la Conférence ministérielle régionale CEE-ONU sur les transports et l' environnement, novembre 1997

Déclaration d' Århus sur l' élimination progressive du plomb dans l' essence, adoptée le 24 juin 1998 à Århus (Danemark)

Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED)

Action 21 : Programme d' action pour un développement durable, Conférence des Nations Unies sur l' environnement et le développement (CNUED) (1992)

Centre des Nations Unies pour les établissements humains (CNUEH)

Programme pour l' habitat (1996)

Initiative centre-européenne (ICE)

Déclaration ministérielle sur l' Initiative centre-européenne (ICE) : « Vers des transports viables dans les pays de l' ICE » (1997)

Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)

Déclaration internationale du PNUE sur une production plus propre (1998)

Campagne des villes européennes durables

Charte des villes européennes durables (Charte d'Ålborg) (1994)

Annexe 3

PRINCIPES, APPROCHES ET STRATÉGIES DIRECTRICES POUR DES TRANSPORTS VIABLES POUR LA SANTÉ ET L'ENVIRONNEMENT

Principes et approches⁴

Viabilité. Il faut gérer les activités de transport de façon à pouvoir répondre aux besoins de la génération actuelle sans compromettre l'aptitude des générations futures à satisfaire leurs propres besoins.

Principe de précaution. Il ne faut pas différer les mesures visant à éviter, maîtriser ou réduire l'émission par les véhicules de substances dangereuses pour la santé et l'environnement sous prétexte que la recherche scientifique n'a pas encore prouvé de façon rigoureuse l'existence d'une relation de cause à effet entre les substances visées d'une part et leur nocivité potentielle pour la santé et l'environnement de l'autre.

Prévention des effets négatifs sur la santé liés aux transports. Elle suppose la réduction de la pollution de l'air, du sol et de l'eau, des risques d'accident et du bruit, de l'émission de gaz à effet de serre et des dégâts causés aux forêts, du bruit, au-dessous de niveaux nuisibles, ainsi que l'évaluation et la gestion des risques dus à des substances, à des technologies ou à des procédés dangereux de façon à limiter autant que possible leurs effets néfastes, notamment en ne les utilisant pas ou en les éliminant progressivement dès que possible.

Protection et promotion de la santé. Cela concerne le bien-être physique, mental et social et la sécurité de tous, et en particulier des groupes de la population qui risquent le plus de subir les effets néfastes des transports, tels que les enfants, les femmes, les personnes âgées, les handicapés et les malentendants, ainsi que les populations le plus exposées aux risques liés aux transports, telles que celles vivant dans des zones urbaines ou « sensibles », où la pollution et le bruit sont intensifiés en raison de facteurs géographiques et topographiques.

Principe « pollueur-payeur », y compris la prise en charge des effets induits, en vertu duquel les coûts afférents à la prévention, à la maîtrise et à la réduction de la pollution sont à la charge des pollueurs. Les pollueurs devraient, autant que faire se peut, supporter la totalité du coût des effets des transports sur la santé et l'environnement.

Intégration multisectorielle. Les exigences écosanitaires doivent être intégrées de façon appropriée dans les politiques des transports, de l'eau et de l'utilisation des sols, les programmes d'infrastructure et les investissements, et d'autres activités de planification liées aux transports. Les autorités compétentes en matière d'environnement et de santé doivent participer pleinement à la prise de décisions à tous les niveaux, et il faut encourager une coopération internationale sur des transports viables et favorables à la santé.

Équité. Tout un chacun doit pouvoir tirer parti des effets bénéfiques des transports sur la santé et les effets néfastes ne doivent pas frapper de façon disproportionnée certains groupes de la population, en particulier les enfants, les femmes, les handicapés et les exclus, certaines générations ou certaines régions.

⁴ Les définitions ci-après ont été spécialement adaptées aux fins de la présente Charte.

Participation et information du public. Il faut assurer à un stade précoce l'accès du public aux informations pertinentes sur les risques liés aux transports en matière de santé et d'environnement, ainsi qu'une large diffusion de ces informations. Il faut encourager le public, les ONG, le secteur privé, les municipalités et les régions à participer à la prise de décisions relatives aux transports qui sont liées à l'environnement et à la santé.

Subsidiarité. Il faudrait prendre les décisions et les mesures touchant à la gestion des activités liées aux transports à l'échelon administratif adéquat et à un niveau aussi proche que possible des citoyens.

Efficacité. Il faudrait promouvoir une utilisation rationnelle des transports au moyen d'instruments économiques et par des mesures de sensibilisation.

Stratégies directrices

Réduire les besoins de transports motorisés et la dépendance à l'égard de la voiture en orientant les politiques d'utilisation des sols et la planification urbaine et régionale vers le raccourcissement des distances de transport et en facilitant l'accès à de sains modes de déplacement, d'une part, et vers une utilisation plus large des capacités existantes, d'autre part.

Faire basculer les volumes de transports en faveur des transports sains et écologiques, en encourageant les modes de transport qui sont assortis de niveaux élevés d'activité physique, sont potentiellement les plus sûrs, causent un minimum d'émissions spécifiques et de bruit et économisent le mieux les ressources, et parallèlement en décourageant l'utilisation de modes de transport et de technologies qui nuisent à la santé et à l'environnement.

Mettre en œuvre les meilleures technologies disponibles et les meilleures normes en matière d'environnement et de santé, les meilleures méthodes de planification et les meilleures pratiques dans le domaine des transports, en mobilisant toutes les approches scientifiques et tous les secteurs concernés (responsables de la planification des transports et de l'aménagement du territoire, spécialistes des technologies, de l'environnement, de la santé publique et de la communication, etc.).

Utiliser des indicateurs de la santé et de l'environnement et des études d'impact comme base de l'élaboration de politiques des transports, de l'eau et de l'utilisation des sols, de la planification du développement urbain et régional, de prises de décisions d'implantation, de la planification des infrastructures et de la conception des programmes d'investissement, avec la participation pleine et entière des autorités responsables de l'environnement et de la santé.

Remédier aux distorsions de marché en internalisant les coûts et avantages liés aux transports pour l'environnement et la santé ; en établissant un lien entre les coûts des transports et le kilométrage parcouru ; en mettant en œuvre des instruments économiques pour favoriser un comportement de mobilité et une modification de l'utilisation des différents modes de transport qui soient favorables à la santé.

Mener une action de sensibilisation sur des modes de transport et de déplacement, de consommation et de production favorables à la santé, en faisant connaître les avantages de modes de transport sains par des actions de relations publiques et des campagnes d'information et en diffusant des informations concernant les effets des transports sur la santé au public, à d'importants groupes cibles et aux parties intéressées.

Concevoir et mettre en œuvre des méthodes novatrices telles que l'analyse rétrospective et l'évaluation d'impacts, ainsi que des indicateurs et d'autres outils permettant de surveiller les effets des transports sur la santé et l'environnement, de façon à pouvoir donner des conseils objectifs aux responsables de l'élaboration des politiques et aux parties intéressées.

Mettre en place des partenariats aux niveaux international, national, sous-national et local entre des organismes gouvernementaux et intergouvernementaux, le public, les ONG s'intéressant à l'environnement, à la santé et aux transports, l'industrie, le secteur privé, etc., en veillant à ce que des actions synergiques soient menées et à ce que les mesures prises à un niveau n'augmentent pas les effets négatifs des transports à d'autres niveaux. En particulier, intensifier la coopération avec les économies en transition en vue de favoriser de bonnes pratiques liées à des transports favorables à la santé.

Lancer et favoriser des projets pilotes et des programmes de recherche sur des transports viables et favorables à la santé et à l'environnement.

Faire une large publicité à l'impact des transports sur la santé et l'environnement et promouvoir la participation du public aux processus décisionnels intéressant les politiques et plans relatifs aux transports, à l'aménagement du territoire et aux infrastructures.

Annexe 4

BUTS CONCERNANT LES TRANSPORTS, L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ

Dès que possible et au plus tard en 2004, les États membres définiront, chacun en ce qui le concerne, des buts sanitaires quantitatifs ou, en cas d'impossibilité technique, qualitatifs, en vue d'atteindre les buts sanitaires régionaux énoncés ci-après. Ce faisant, ils tiendront dûment compte des obligations internationales qui leur incombent et des travaux pertinents en cours dans d'autres instances internationales. Ils prendront par ailleurs en considération le rapport coût-efficacité et la praticabilité.

Qualité de l'air

Réduire les émissions de polluants de l'air dues aux transports et l'exposition humaine à ces polluants, de façon à contribuer à l'obtention de niveaux sûrs pour la santé humaine, conformément aux *valeurs guides sur la qualité de l'air* de l'OMS.

- a) Réduire autant que possible les émissions des polluants de l'air dus aux transports pour lesquels les *valeurs guides sur la qualité de l'air* de l'OMS indiquent qu'il n'existe pas de limites sûres, ainsi que l'exposition humaine à ces polluants. Ces derniers comprennent notamment les particules en suspension, les composés organiques volatiles (COV) dangereux tels que le benzène, et les polluants organiques persistants tels que les hydrocarbures polycycliques aromatiques, les dioxines, les furanes et les biphényles polychlorés.
- b) Réduire les émissions de CO, NO₂ et SO₂ et l'exposition humaine à ceux-ci là où les transports en constituent une source importante.
- c) Réduire les concentrations d'ozone ambiant en diminuant les émissions de COV et NO_x provenant des transports.

Réduire l'exposition aux particules en suspension fines et ultrafines due aux transports en fixant des buts qui tiennent compte des recommandations qui seront élaborées par l'OMS au sujet du nombre, de la masse, de la taille, de la surface et de la composition de ces particules.

Réduire l'exposition humaine aux émissions de plomb liées aux transports en supprimant progressivement l'essence au plomb, conformément à la Déclaration d'Amman.

Décès et lésions graves dus aux accidents de la circulation

S'employer sans retard à réduire les taux de décès et de blessures graves dus aux transports, en particulier du fait des accidents de la route, pour égaler voire dépasser les meilleurs résultats obtenus dans la Région européenne à cet égard. Les États membres devraient fixer des objectifs quantitatifs intermédiaires ambitieux pour contribuer à la réalisation de ce but.

S'employer sans retard à réduire les taux de décès et de blessures graves dus aux transports, en particulier aux accidents de la route frappant piétons et cyclistes, tout en encourageant une plus grande pratique de la marche et de la bicyclette.

Pratique de la marche et de la bicyclette comme source d'activité physique

Contribuer à la réduction de plusieurs maladies courantes et graves (en particulier de maladies cardio-vasculaires) et du nombre de cas de détérioration fonctionnelle grâce à une forte augmentation de l'exercice physique régulier et au recours à des modes physiquement actifs de transport, en particulier à la marche et à la pratique de la bicyclette.

Créer des conditions environnementales, des modes d'habitat, un dispositif de planification de l'utilisation des sols et des infrastructures et des services de transports en commun qui permettent et stimulent une forte augmentation du nombre des petits déplacements effectués par ces modes de transport physiquement actifs.

Bruit

Améliorer la santé et le bien-être humains en réduisant l'exposition aux bruits provoqués par les transports :

- a) en fixant des buts tenant compte des recommandations figurant dans les principes directeurs de l'OMS sur le bruit (1980, 1993, 1999), en se préoccupant notamment de certains environnements où le calme devrait être de rigueur (zones d'habitation, écoles, hôpitaux), de lieux où il faudrait réduire le bruit des activités de transports (zones proches des aéroports, des autoroutes, des lignes de chemin de fer, des terminaux, des stations d'essence) et de certaines périodes (nuit, soirée, week-end) ;
- b) en renversant la tendance à une augmentation globale des nuisances sonores par une combinaison de mesures visant à lutter contre l'émission et l'immission de bruit ;
- c) en maintenant les niveaux sonores nocturnes dans les zones d'habitation dans les limites des valeurs recommandées par l'OMS pendant la nuit et, là où ces valeurs sont actuellement dépassées, en s'efforçant de les ramener aux niveaux sonores recommandés ;
- d) en protégeant les parcs et les réserves tranquilles et en y favorisant le silence, en y limitant le taux d'activités de transport bruyantes par rapport aux niveaux sonores de fond.

La nécessité de consacrer aux transports une séance spéciale dans le cadre de la Troisième conférence ministérielle sur l'environnement et la santé est ressortie d'une enquête par questionnaire que l'OMS a réalisée en 1996 auprès des États membres de la Région européenne. Le Comité européen de l'environnement et de la santé (CEES) y a souscrit et proposé l'établissement d'une charte, pour lequel l'Autriche a accepté d'être chef de file. Le texte de la charte a fait l'objet de négociations s'inscrivant dans une série de réunions intergouvernementales auxquelles ont participé des représentants des ministères des transports, de l'environnement et de la santé des États membres de la Région européenne de l'OMS, d'organisations internationales, de la Commission européenne et d'organisations non gouvernementales. Les projets de texte examinés à ces réunions ont été établis par des groupes de rédaction créés lors de la première réunion intergouvernementale.

REMERCIEMENTS

L'OMS exprime sa reconnaissance pour l'aide que lui ont apportée les gouvernements autrichien, danois et maltais, l'Agence européenne pour l'environnement et le Programme des Nations Unies pour l'environnement.