



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/AC.21/2003/5  
EUR/03/5040828/5  
13 février 2003

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ  
Bureau régional pour l'Europe

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

Comité directeur du Programme paneuropéen  
sur les transports, la santé et l'environnement  
(Première session, 10 et 11 avril 2003)

**PROJET**

**ÉTABLISSEMENT D'UN ENSEMBLE D'INDICATEURS POUR LE SUIVI  
DE L'INTÉGRATION DES QUESTIONS D'ENVIRONNEMENT ET DE  
SANTÉ DANS LES POLITIQUES DES TRANSPORTS ET DE L'IMPACT  
DES POLITIQUES SUR LA SANTÉ ET L'ENVIRONNEMENT**

**Projet présenté par les secrétariats de l'OMS et de la CEE**

**I. INTRODUCTION**

1. Le présent document a été établi par le secrétariat pour être soumis au Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement à sa première session (10 et 11 avril 2003), au titre du point 4 d) de l'ordre du jour intitulé «Mise en œuvre des activités prévues dans le plan de travail du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement».

2. Le présent document propose un projet visant à faire avancer les travaux sur la définition d'un ensemble d'indicateurs, à partir des activités en cours à l'OMS, à la CEE, à l'Agence

européenne pour l'environnement (AEE) et à l'OCDE. Il s'agit ainsi de contribuer à l'«intégration des questions d'environnement et de santé dans les politiques des transports», qui est l'un des domaines prioritaires définis dans le Programme paneuropéen, par la mise en œuvre de l'action prioritaire I.2 du plan de travail, intitulée: «Définition et adoption d'objectifs en matière d'environnement et de santé, d'identification d'indicateurs pour le suivi de l'application et de l'impact des mesures, et mise au point de mécanismes d'établissement de rapports<sup>1</sup>».

3. Le Comité directeur souhaitera peut-être examiner et approuver le projet tel qu'il est exposé dans le présent document. Il souhaitera peut-être aussi étudier les moyens d'en élargir la portée pour prendre en compte les intérêts de l'ensemble de la région et d'en promouvoir la mise en œuvre au niveau paneuropéen. Enfin, les délégations sont invitées à examiner les possibilités qu'elles auraient de contribuer à l'exécution du projet.

## II. JUSTIFICATION ET CONTEXTE

4. Les pays européens collectent actuellement de nombreuses données qui pourraient rendre compte des effets des transports sur la santé et l'environnement ainsi que des progrès accomplis sur la voie de l'intégration des questions d'environnement et de santé dans les politiques des transports. Si des progrès sont à noter en ce qui concerne le suivi de l'intégration des questions environnementales dans les politiques des transports, comme le montre l'ensemble d'indicateurs et les mécanismes d'établissement de rapports sur les transports et l'environnement conçus par l'AEE et l'OCDE (voir par. 6), les aspects relatifs à la santé n'ont pas encore été pleinement intégrés dans ces mécanismes. En outre, les rapports et les données émanant des nouveaux États indépendants et des pays de l'Europe du Sud-Est n'ont pas encore été pris en compte.

5. La nécessité de «mettre en œuvre et, si nécessaire, d'améliorer les systèmes de surveillance des expositions liées aux transports et des incidences de ces derniers sur l'environnement et la santé» a déjà été mise en évidence dans le Plan d'action de la Charte sur les transports, l'environnement et la santé<sup>2</sup>, l'OMS et d'autres organisations internationales étant invitées à «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».

## III. ACTIVITÉS PERTINENTES EN COURS

6. Quatre initiatives présentent un intérêt particulier pour l'amélioration des indicateurs permettant de suivre l'intégration des aspects environnementaux et sanitaires dans les politiques

---

<sup>1</sup> ECE/AC.21/2002/9-EUR/02/5040828/9, annexe I, action prioritaire I.2.

<sup>2</sup> Charte sur les transports, l'environnement et la santé (1999), troisième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé, Londres, 16-18 juin 1999, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe à Copenhague, 1999, voir le site: [http://www.euro.who.int/document/peh-ehp/charter\\_transporte.pdf](http://www.euro.who.int/document/peh-ehp/charter_transporte.pdf) (consulté le 3 janvier 2003).

des transports, d'établir des rapports sur la question et d'évaluer les incidences de ces politiques sur la santé et l'environnement.

a) **Mécanisme de rapport sur les transports et l'environnement (TERM) de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE)**

Conformément au mandat qui lui a été conféré en 1998 par le Sommet du Conseil européen de Cardiff, l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), en coopération avec la Commission européenne, a mis au point un mécanisme de rapport fondé sur des indicateurs afin de suivre l'intégration des préoccupations environnementales dans les politiques des transports de l'Union européenne (UE)<sup>3</sup>. Les deux premiers rapports fondés sur les indicateurs, qui ont été établis à l'aide du Mécanisme de rapport sur les transports et l'environnement (TERM 2000 et TERM 2001), couvraient les 15 pays membres de l'Union européenne. Pour son dernier rapport (2002), la portée géographique du TERM a été étendue pour inclure les 13 pays candidats à l'adhésion à l'UE. Eurostat et la CEE sont les principaux fournisseurs de statistiques sur lesquelles les rapports sont fondés. Certains des indicateurs du TERM concernent la santé (victimes d'accidents de la route, exposition à la pollution atmosphérique et au bruit). D'autres permettent d'évaluer les progrès accomplis dans des domaines comme la fixation des prix (par exemple, l'internalisation des externalités liées aux incidences environnementales et sanitaires), le développement des infrastructures, la technologie et l'intégration de la gestion. L'ensemble d'indicateurs constitue un point de départ utile pour développer la surveillance des effets environnementaux et sanitaires des politiques des transports au niveau paneuropéen, mais il faudrait envisager tout particulièrement d'en revoir et d'en élargir la composition en vue d'y intégrer pleinement les aspects relatifs à la santé et d'étendre, dans la mesure du possible, la portée géographique du système aux pays en transition, moyennant les ajustements qui s'imposent. Cette démarche pourrait prendre en compte l'initiative en cours à l'OMS sur l'élaboration d'indicateurs de l'hygiène de l'environnement (voir le par. 6. b) pour plus de détails), et viser à étudier la possibilité de traiter des aspects relatifs à la santé qui ont jusqu'à présent été relativement négligés (comme ceux concernant les activités physiques et le bruit).

b) **Élaboration par l'OMS d'un ensemble d'indicateurs de base de l'hygiène de l'environnement dans la région européenne**

Le Centre européen pour l'environnement et la santé de l'OMS à Bonn met actuellement en place un système d'indicateurs de l'hygiène de l'environnement fondé sur des données comparables et des méthodologies concertées au niveau international<sup>4</sup>. Ce système de surveillance et d'établissement de rapports s'inscrit dans le cadre des efforts déployés par l'OMS pour offrir à ses États membres des outils qui facilitent l'évaluation des effets des conditions environnementales sur la santé. Le système sera l'une des composantes de la «plate-forme

---

<sup>3</sup> Des renseignements supplémentaires sur le TERM, les rapports publiés jusqu'à présent et les fiches de renseignements sur les indicateurs peuvent être consultés sur le site Web suivant: [http://themes.eea.eu.int/Sectors\\_and\\_activities/transport](http://themes.eea.eu.int/Sectors_and_activities/transport) (consulté le 13 janvier 2003).

<sup>4</sup> Pour d'autres renseignements, voir le site Web suivant: <http://www.euro.who.int/EHindicators> (consulté le 13 janvier 2003).

d'information» que l'on recommandera d'adopter à la quatrième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé, qui se tiendra à Budapest, en 2004. Les indicateurs ont été mis au point en collaboration avec l'AEE afin de maximiser les possibilités d'échange de données entre les deux organisations et les États membres. L'ensemble d'indicateurs de base vise à garantir une évaluation uniforme des facteurs de risque, la transmission d'une information cohérente du niveau local au niveau national, et la comparabilité entre les pays en proposant un système harmonisé d'établissement de rapports et un modèle type de communication des résultats aux décideurs. L'ensemble a été utilisé à titre pilote dans un certain nombre de pays d'Europe occidentale et orientale, afin d'étendre au maximum sa portée géographique et de faire participer le plus grand nombre de pays de la région. Il comprend des indicateurs qui permettent de surveiller certains des effets des transports sur la santé, notamment la pollution atmosphérique et les victimes d'accidents de la route. Ces indicateurs pourraient compléter le TERM afin d'améliorer la surveillance des effets des transports sur la santé. En outre, d'autres indicateurs pourraient être conçus afin que l'on puisse mieux traiter les questions relatives à la santé et aux transports (par exemple, la marche et le vélo).

**c) Statistiques de la sécurité routière et des transports de la CEE**

La CEE a élaboré une base de données concernant les transports (infrastructures, construction de véhicules, parc automobile, exportations/importations, performances, coûts...), l'emploi dans le secteur des transports, les émissions atmosphériques, la qualité de l'air en ville, les déchets liés aux transports et les accidents chimiques, l'utilisation du sel de voirie, l'exposition au bruit, les politiques menées et les dépenses engagées par les pays afin d'atténuer les effets des transports sur l'environnement. En outre, la CEE gère l'une des bases de données de référence concernant la sécurité routière, qui couvre la région paneuropéenne, le Canada et les États-Unis.

**d) Surveillance de l'environnement par la CEE**

Dans le cadre des préparatifs de la Conférence ministérielle «Un environnement pour l'Europe» (Kiev, mai 2003), la CEE contribue à l'élaboration par l'AEE de son troisième rapport d'évaluation, qui comprend notamment des chapitres sur la santé et les transports, en coopération avec l'OMS. La CEE a participé à la collecte de données auprès des nouveaux États indépendants et d'autres pays non couverts par les réseaux de l'AEE.

**e) Système d'établissement de rapports de l'OCDE sur les transports et l'environnement**

L'OCDE a mis au point un système similaire au TERM<sup>5</sup> afin d'étudier l'intégration des questions d'environnement dans les politiques des transports de ses États membres.

---

<sup>5</sup> OCDE: Direction de l'environnement, Comité des politiques d'environnement – Groupe de travail sur l'état de l'environnement «Indicators For The Integration Of Environmental Concerns Into Transport Policies» ENV/EPOC/SE(98)1/FINAL, 8 octobre 1999 ([www.oecd.org](http://www.oecd.org)).

#### **IV. OBJECTIFS DU PROJET PRÉSENTÉ**

7. Le projet vise à faire le bilan des activités menées à l'échelon international, afin de perfectionner les ensembles d'indicateurs existants pour y inclure les aspects relatifs à la santé, en tirant profit de la collaboration déjà instaurée entre l'OMS et l'AEE, et de contribuer à la définition d'indicateurs concernant la situation de la CEI/des nouveaux États indépendants, en particulier en:

a) Mettant en place un système paneuropéen d'établissement de rapports sur l'intégration des questions d'environnement et de santé dans les politiques des transports et sur les incidences de ces politiques sur la santé et l'environnement;

b) Fournissant un cadre qui permette de rendre compte de la réalisation des objectifs des politiques des transports concernant l'environnement et la santé;

c) Convenant avec les États membres de collecter un ensemble minimal de données pour élargir la portée du TERM, de définir des indicateurs concernant les incidences des transports sur la santé et de couvrir aussi les nouveaux États indépendants.

#### **V. PLAN DE TRAVAIL ET RÉSULTATS ATTENDUS**

8. Le projet permettra d'élaborer des indicateurs, en se fondant sur les données disponibles et les travaux en cours, pour rendre compte des interactions entre transports, environnement et santé, et des progrès accomplis en vue d'atteindre les objectifs des politiques des transports dans les domaines de la santé et de l'environnement. Il sera également proposé de mettre en œuvre une stratégie pour étudier ces interactions et suivre l'évolution de la situation dans la région.

9. Le projet sera exécuté sous la supervision générale du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement et sous la coordination de l'OMS et du secrétariat de la CEE, en étroite collaboration avec l'AEE et en consultation avec les États membres et les autres organisations intéressées.

10. Les résultats à obtenir sont notamment les suivants:

a) Un ensemble d'indicateurs permettant de surveiller les interactions entre transports, environnement et santé dans la région, se caractérisant par sa compatibilité et sa complémentarité avec les travaux menés par d'autres organisations;

b) Des rapports fondés sur ces indicateurs, dont la diffusion sera également assurée par le biais du mécanisme d'échange d'informations sur les transports, l'environnement et la santé, qui sera créé dans le cadre du Programme paneuropéen. Ces rapports pourraient être publiés sous la forme d'une série de rapports du TERM ou d'un rapport distinct.

11. Le plan de travail, qui devrait être mené à bien en 24 mois, comprendra les étapes suivantes:

a) Création d'une équipe spéciale composée de représentants de l'AEE, de l'OCDE, d'Eurostat et d'experts d'établissements de recherche, de gouvernements, et d'organisations

intergouvernementales et non gouvernementales en vue de proposer un ensemble révisé d'indicateurs ainsi qu'un projet de stratégie de surveillance et d'établissement de rapports. L'équipe spéciale, qui se réunirait deux fois, serait saisie d'un document de base élaboré par un consultant et consacré aux travaux en cours, aux lacunes et aux synergies (1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> mois: établissement d'un document de base par un consultant, 3<sup>e</sup> à 9<sup>e</sup> mois: travaux de l'équipe spéciale);

b) Examen et adoption du projet d'ensemble d'indicateurs et de la stratégie de surveillance et d'établissement de rapports par le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement à sa deuxième session, en avril 2004, sur la base du rapport élaboré par l'équipe spéciale;

c) Étude de faisabilité (y compris la réalisation d'essais pilotes et l'identification des sources de données nécessaires) pour les indicateurs qui n'ont pas encore été évalués dans le cadre des systèmes actuels d'établissement de rapports et n'ont pas encore fait l'objet d'un examen et d'un suivi par le Bureau du Comité directeur sur la base de l'évaluation faite par l'équipe spéciale (10<sup>e</sup> à 18<sup>e</sup> mois);

d) Adoption par le Comité directeur de l'ensemble d'indicateurs final, compte tenu des recommandations de l'équipe spéciale et des résultats de l'étude de faisabilité (18<sup>e</sup> mois);

e) Élaboration d'un premier rapport paneuropéen fondé sur les indicateurs concernant les transports et leurs incidences sur la santé et l'environnement (18<sup>e</sup> à 24<sup>e</sup> mois) et distribution du rapport via le mécanisme d'échange d'informations sur les transports, l'environnement et la santé et le mécanisme de rapport sur les transports et l'environnement (TERM) de l'AEE.

## **VI. ESTIMATIONS DES COÛTS**

12. Les coûts d'exécution du projet seraient les suivants (estimations préliminaires en dollars des États-Unis):

- Établissement d'un document de base par un consultant hautement qualifié: environ 10 200 dollars;
- Organisation de trois réunions de l'équipe spéciale (avec un appui en nature fourni par l'institution hôte), y compris une contribution à la prise en charge d'environ cinq participants originaires de nouveaux pays indépendants par réunion, pour un montant d'environ 2 000 dollars par participant (2 000 dollars x 3 x 5). Total: 30 000 dollars;
- Recrutement de personnel supplémentaire pour prêter un appui au secrétariat (9 mois de travail à 5 100 dollars par mois) = 45 900 dollars;
- Identification et collecte de données utilisables, et mise à l'essai à titre pilote de certains indicateurs (contribution en nature des participants aux essais pilotes);

- Élaboration, traduction (en russe et en français), publication et diffusion du rapport d'activité: environ 25 000 dollars;
- Publication du premier rapport lors d'un séminaire final: 20 000 dollars.

**Total: 131 100 dollars**

**Note: Il convient de noter que pour établir ces estimations, on est parti du principe que des ressources supplémentaires d'un montant de 100 000 dollars seraient fournies, par exemple sous les formes suivantes: dons en nature provenant des institutions hôtes et des participants, temps de travail des experts techniques mis à la disposition du secrétariat et de l'équipe spéciale, ressources techniques, données et temps de traitement.**

-----