



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/AC.21/2005/4
EUR/05/5046203/4
31 janvier 2005

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 (PPE-TSE)
(Troisième session, 11 et 12 avril 2005,
point 4.A b) de l'ordre du jour)

**TRANSPORTS ET AMÉNAGEMENT URBAINS VIABLES DU POINT DE VUE
DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SANTÉ**

Rapport des secrétariats de la CEE et de l'OMS/Europe

INTRODUCTION

1. Le présent document contient un compte rendu succinct de l'atelier sur la «mise en œuvre de politiques de transports urbains viables en Russie et dans d'autres pays de la CEI», organisé conjointement par le secrétariat et le Ministère des transports de la Fédération de Russie, la municipalité de Moscou et la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) à Moscou du 29 septembre au 1^{er} octobre 2004.

2. Il donne également un aperçu de la principale contribution de fond du PPE-TSE à l'atelier de Moscou: une étude approfondie, réalisée par le secrétariat avec le concours d'un consultant, intitulée «Vue d'ensemble des effets des transports urbains sur l'environnement et la santé en Fédération de Russie et dans les autres pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale»¹.

¹ ECE/AC.21/2005/5-EUR/05/5046203/5.

3. Enfin, se fondant sur les conclusions de l'atelier et les recommandations formulées par le Bureau régional à sa réunion du 17 décembre 2004, il propose des mesures de suivi au Comité directeur, pour examen et approbation.

4. Les principales conclusions de l'atelier seront présentées au Comité directeur dans un document spécifique une fois que la CEMT en aura établi la version définitive en consultation avec les autorités du pays hôte et le secrétariat du PPE-TSE. Un représentant des autorités du pays hôte et de la CEMT lui présentera par ailleurs un compte rendu oral des principales questions examinées à l'atelier et des principaux impacts de celui-ci.

5. Les documents de travail et les exposés présentés à l'atelier peuvent être consultés et téléchargés à partir des sites Web du PPE-TSE et de la CEMT².

I. CONTEXTE

6. À sa deuxième session, le Comité directeur avait accueilli avec satisfaction les conclusions de l'atelier sur «Les transports et l'aménagement urbains viables du point de vue de l'environnement et de la santé» organisé à Chypre du 16 au 18 novembre 2003 par le secrétariat du PPE-TSE afin d'examiner les pratiques les plus performantes et les enseignements tirés des expériences passées en matière d'intégration des préoccupations environnementales et sanitaires à la planification des transports et de l'aménagement urbains³. Il avait également constaté l'importance de la mise en œuvre des activités du plan de travail du PPE-TSE axées sur les zones urbaines⁴.

7. S'agissant des activités futures, le Comité avait préconisé qu'elles soient davantage ciblées, en particulier, sur les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale et d'Europe du Sud-Est, l'atelier de Chypre ayant relevé la gravité de leurs problèmes d'environnement et de santé et des tendances inquiétantes en matière de transports et d'aménagement urbains. Le Comité avait invité le secrétariat à coopérer étroitement avec la CEMT et la Fédération de Russie à l'organisation de l'atelier de Moscou afin d'attirer davantage l'attention sur les effets des politiques des transports sur la santé et l'environnement dans la sous-région d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale et de réunir les représentants des secteurs concernés pour examiner les mesures à prendre.

8. Pour la CEMT, l'atelier de Moscou était le deuxième d'une série d'ateliers visant à évaluer et à diffuser les «Messages clés pour les gouvernements: mise en œuvre de la politique des transports urbains durables»⁵ (2001) dans cette sous-région. Le premier atelier avait été accueilli par le Département américain des transports en novembre 2003, à Washington DC, et

² <http://www.oecd.org/cem/topics/urban/Moscow.htm>.

³ Document ECE/AC.21/2004/4-EUR/04/5045236/4 contenant les minutes de l'atelier.

⁴ Plan de travail du PPE-TSE, ECE/AC.21/2002/9-EUR/02/5040828/9, adopté par la deuxième Réunion de haut niveau.

⁵ <http://www1.oecd.org/cem/online/council/2001/CM0112Fe.pdf>.

le troisième et dernier le serait à Tokyo, les 2 et 3 mars 2005, par le Ministère japonais de l'aménagement du territoire, de l'infrastructure et des transports.

II. ATELIER DE MOSCOU

9. Le Ministre des transports de la Fédération de Russie, M. Igor Levitin, a ouvert l'atelier qui a réuni quelque 170 participants, dont environ 60 issus d'autres pays que la Fédération de Russie, notamment d'un certain nombre de pays de la sous-région (Biélarus, Bulgarie, ex-République yougoslave de Macédoine, Géorgie, République de Moldova et Ukraine). Les participants étaient des représentants des administrations centrale et locale, principalement du secteur des transports mais aussi des secteurs de la santé et de l'environnement, et des spécialistes de l'aménagement du territoire et de l'aménagement urbain, dont une dizaine d'agents de coordination du PPE-TSE. Des réseaux municipaux, des organisations intergouvernementales et non gouvernementales concernées, des institutions financières internationales (la Banque mondiale et la Banque européenne pour la reconstruction et le développement – BERD), et des universitaires étaient également représentés.

10. L'atelier a principalement porté sur la manière dont certains pays (en particulier la Fédération de Russie et d'autres pays de la sous-région) concevaient et entreprenaient d'appliquer de véritables politiques des transports urbains viables. En s'attachant plus particulièrement aux expériences de la Russie et des pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale, les participants ont examiné et partagé les enseignements tirés de l'application dans leur pays de stratégies visant à améliorer la mise en œuvre de politiques de transports urbains viables. La question du cadre institutionnel et réglementaire des systèmes de transports urbains et l'organisation et le financement des transports publics dans la région figurait en bonne place à l'ordre du jour. Des communications sur la gestion du trafic et l'utilisation des véhicules automobiles dans les grandes villes ont également été présentées. L'une des séances (principal apport du PPE-TSE) a été consacrée à la réduction des effets des transports motorisés sur l'environnement et la santé en Russie et dans les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale.

11. Dans son intervention, le Président du Comité directeur du PPE-TSE, M. Jaroslav Volf, a souligné que l'atelier de Moscou était un exemple remarquable de collaboration et d'efforts conjoints entre les autorités compétentes et les parties intéressées aux niveaux national et international, condition préalable à la promotion d'une mobilité urbaine viable du point de vue de la santé et de l'environnement. Comme plusieurs autres orateurs, il a souligné l'importance cruciale qu'il y avait à disposer d'un système de transport public efficace et viable, tant pour le fonctionnement et le développement économique des villes de la région que pour la santé et l'environnement de la population urbaine.

12. Le document de travail détaillé présenté à la Conférence par M. Vadim Donchenko résume comme suit les principaux obstacles à la mise en œuvre de politiques de transports urbains viables en Fédération de Russie:

a) Le degré de priorité accordé à la réduction des effets négatifs de l'utilisation des véhicules privés n'est pas suffisant;

b) L'attention accordée à l'augmentation du taux de motorisation aux niveaux fédéral et régional n'est pas suffisante;

c) On constate un manque de coordination des politiques, des buts et des objectifs en matière de transport, d'aménagement urbain et de protection de l'environnement et de la santé aux niveaux fédéral et national;

d) Il n'y a pas suffisamment d'instruments (juridiques, administratifs, économiques) permettant d'assurer la viabilité des systèmes de transport;

e) Les problèmes de sécurité de la circulation et d'environnement sont considérés comme des questions purement techniques, indépendantes de la gestion des systèmes de transport;

f) On constate un défaut de coordination entre les différents niveaux de gouvernement et au niveau des pouvoirs locaux; ce défaut apparaît également en ce qui concerne les objectifs et les actions à mener pour améliorer la viabilité des transports urbains.

III. CONTRIBUTION DU PPE-TSE À L'ATELIER DE MOSCOU: VUE D'ENSEMBLE DES EFFETS DES TRANSPORTS URBAINS SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ DANS LES PAYS D'EUROPE ORIENTALE, DU CAUCASE ET D'ASIE CENTRALE

13. La principale contribution du PPE-TSE à l'atelier est un aperçu général des effets des transports urbains sur l'environnement et la santé en Fédération de Russie et dans les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale, établi avec le concours de M. Plamen Dimitrov, consultant du Centre national d'hygiène, d'écologie médicale et de nutrition de Bulgarie. Ce document a été traduit en russe et peut être consulté sur le site Web du PPE-TSE en deux langues.

14. Cette étude utilise et résume les informations pertinentes publiées au niveau international (notamment par la CEE, l'OMS, l'AEE et la CEMT) sur l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Bélarus, la Fédération de Russie, la Géorgie, le Kazakhstan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, la République de Moldova, le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ukraine. Pour certains des pays et des sujets abordés, l'insuffisance de données a imposé certaines limites.

15. La première partie du document donne un bref aperçu des principales tendances des transports urbains dans les 12 pays de la sous-région, en mettant plus particulièrement l'accent sur les points suivants:

a) Le volume des transports augmente régulièrement après avoir connu une forte baisse durant la récession économique du début des années 90. Le transport de marchandises se redresse également et son volume augmente. Cela accroît la densité du trafic et provoque de fréquents engorgements, surtout dans les zones urbaines;

b) Le taux de motorisation augmente principalement en raison de la croissance du parc automobile privé, surtout dans les grandes villes. La plupart des véhicules ont plus de 10 ans, sont en assez mauvais état et consomment encore de l'essence au plomb. La croissance du parc automobile tient à l'importation d'Europe occidentale de véhicules d'occasion dont les convertisseurs catalytiques sont souvent détruits ou démontés afin de pouvoir utiliser

de l'essence au plomb, carburant le plus disponible. La plupart des pays ne procèdent pas au contrôle systématique des véhicules, et les organes de contrôle ne sont généralement pas suffisamment équipés pour mesurer les performances techniques des véhicules et la qualité de l'essence. Lorsqu'il est pratiqué, le contrôle des émissions se fonde parfois sur des normes périmées et donc peu efficaces;

c) La croissance du parc automobile privé s'accompagne d'un déclin des transports publics. Au cours des années 90, les pouvoirs publics ont transféré la responsabilité des transports publics aux municipalités mais ne leur ont généralement pas fourni des crédits suffisants pour entretenir et moderniser le parc de véhicules, les infrastructures et les services de manière appropriée d'où une baisse qualitative et quantitative des services de transports publics dont la compétitivité a décliné par rapport aux transports privés.

16. Le principal objectif de cette étude d'ensemble était de décrire les effets sur l'environnement et la santé des tendances actuelles et futures dans le secteur des transports, en accordant une attention particulière aux effets de la pollution atmosphérique, du trafic routier, des accidents de la route et du bruit, ainsi que du développement non intégré des zones urbaines, qui conduit à une urbanisation sauvage, renforce la dépendance vis-à-vis des voitures et limite l'activité physique. Les principales questions examinées dans ce document sont notamment les suivantes:

a) En Fédération de Russie et dans les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale, la croissance rapide du secteur des transports routiers et l'utilisation accrue des véhicules privés sont la principale source de pollution atmosphérique dans les zones urbaines et les grandes villes⁶, et une source importante de particules en suspension. L'état relativement mauvais des routes, la vétusté du parc automobile, la mauvaise qualité de l'essence et l'utilisation d'essence au plomb contribuent à alourdir le bilan de ce secteur en termes de santé, notamment la morbidité et la mortalité cardiovasculaires et pulmonaires, les symptômes respiratoires et les allergies;

b) Le secteur des transports est également une des principales sources d'émissions de gaz à effet de serre, qui contribuent au changement climatique. Avec la poursuite prévisible de sa croissance, sa contribution relative à ce phénomène devrait augmenter et peut-être même contrebalancer la réduction des émissions dans d'autres secteurs d'activités;

c) Les niveaux de plus en plus élevés de pollution sonore due au trafic nuisent au bien-être psychique, aux activités et aux performances mentales, principalement en raison des troubles du sommeil, et peuvent également avoir un impact négatif sur le système cardiovasculaire ou l'acuité auditive. À Moscou par exemple, on estime qu'entre 70 et 80 % de la population est soumise à une forte pollution sonore, source d'inconfort acoustique dû à l'intensité du trafic automobile. Ce type de bruit a également atteint des niveaux inquiétants dans un nombre croissant d'autres grandes villes de la région en raison de la densité accrue du trafic, de la détérioration de la qualité des routes et de la vétusté du parc automobile;

⁶ Par exemple les composés organiques volatils (COV); le monoxyde de carbone, le dioxyde d'azote, les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et le plomb.

d) Les accidents de la circulation sont une des principales causes de décès, de lésions et d'invalidité, lesquels ont un coût élevé en termes de ressources humaines et économiques, freinent le développement économique et social et grèvent les systèmes de soins de santé. On estime à plus de 60 000 par an le nombre de décès dus aux accidents de la route dans la sous-région. La plupart ont lieu dans des zones résidentielles où les limites de vitesse sont souvent dangereusement élevées. Une proportion anormalement importante de ces victimes sont des enfants et des usagers de la route vulnérables, en particulier des piétons. Les accidents de la circulation sont également la principale cause de mortalité parmi les jeunes dans cette sous-région;

e) Les infrastructures de transport (surtout celles destinées aux véhicules privés) occupent un espace important et leur impact sur l'aménagement du territoire s'étend bien au-delà des zones qu'elles recouvrent directement, avec un coût économique élevé à charge de la société. L'aménagement urbain non intégré et le développement du trafic automobile privé conduisent également à une urbanisation sauvage, allongent la durée des transports et réduisent l'activité physique (marche, vélo) qui accompagne l'usage des transports publics. Les liens ont été clairement établis entre le manque d'activité physique et un large éventail d'affections, telles que les maladies cardiovasculaires, l'hypertension et certains types de cancer, ainsi que les risques de surcharge pondérale et d'obésité.

17. La dernière partie de l'étude d'ensemble présente des conclusions et formule des recommandations concernant les mesures à prendre. Ces conclusions ont été complétées et développées ultérieurement dans le cadre de l'atelier:

a) Il est recommandé de tenir compte des préoccupations sanitaires et environnementales dès l'élaboration des politiques de mobilité urbaine en adoptant une approche intégrée fondée sur une coopération entre les différents niveaux d'administration et une coordination entre les objectifs et les responsabilités de chaque secteur. Les facteurs ci-après ont été recensés comme susceptibles de faciliter l'intégration intersectorielle:

- Les pays concernés devraient tirer davantage parti des outils internationaux existants aux niveaux juridique, politique et de la planification, notamment des évaluations de l'impact des projets et des choix sur l'environnement et la santé (ESE, EIE, EIS) qui facilitent la mise en œuvre de politiques des transports et de méthodes de planification intégrées en offrant un mécanisme qui permet de réunir des représentants des différents secteurs afin d'étudier les moyens d'accroître les bénéfices d'une mesure donnée tout en éliminant ou réduisant ses impacts négatifs sur l'environnement et la santé;
- L'intégration intersectorielle s'accompagne de certaines exigences en matière de consultation et de participation du public et des autres parties prenantes au processus de prise de décisions. La participation du public permet non seulement d'améliorer l'efficacité des plans et des programmes conçus et des décisions prises, mais aussi de sensibiliser la population aux effets des systèmes de transport sur l'environnement et la santé, et de faire mieux accepter les décisions – ce qui peut contribuer à renforcer la société civile;

- La sensibilisation du public aux effets sur la santé et l'environnement des différentes options politiques en matière de transports est un moyen efficace de gérer la demande de services de transports et d'influer sur le comportement des usagers, tout comme l'éducation et les instruments économiques et fiscaux;
 - Structures d'appui institutionnelles et administratives, réformes visant à mieux définir les responsabilités des différents acteurs et leurs relations; éducation et formation visant à renforcer les capacités des administrations à promouvoir de meilleures relations entre les secteurs et à influencer sur le comportement des citoyens;
- b) En outre, pour remédier aux effets externes des réseaux de transports urbains sur l'environnement et la santé et pour promouvoir une mobilité urbaine durable qui ne soit pas nuisible à la santé, les pays considérés devraient s'attaquer en priorité aux questions suivantes:
- Adopter progressivement l'essence sans plomb et améliorer la qualité des carburants, notamment en ratifiant et en appliquant les instruments internationaux en la matière, tels que le Protocole à la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance relatif aux métaux lourds, et améliorer les normes, le recueil de données, le contrôle des véhicules, la mesure des émissions, la surveillance, la tarification des carburants et d'autres instruments économiques;
 - Investir dans l'entretien et la modernisation des infrastructures, des véhicules et des services de transports publics, afin d'offrir une alternative compétitive et attractive à l'utilisation des véhicules privés;
 - Recourir davantage à l'évaluation économique des effets potentiels d'autres modes de transport et de développement urbain ainsi que des instruments économiques de gestion de la demande de transports;
 - Susciter un engagement politique en faveur de la mise en œuvre de mesures de prévention efficaces pour réduire le nombre d'accidents et de victimes de la route: lutter contre la vitesse au volant dans les zones urbaines, contre l'alcool ou l'usage d'autres drogues au volant, recours aux dispositifs de sécurité appropriés (ceintures de sécurité, dispositifs de retenue pour enfants et casques); renforcer les mesures de prévention des accidents de la circulation⁷; et améliorer la qualité et la disponibilité des données nécessaires pour prendre des décisions informées et fondées sur des faits avérés en s'attachant tout particulièrement à améliorer le contrôle et l'évaluation de l'exposition à la pollution atmosphérique et sonore, des risques d'accident et des niveaux d'activité physique.

⁷ Les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale pourraient en particulier examiner les recommandations formulées dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* (http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world_report/en) et du document *Prévention des accidents de la route: une perspective européenne en matière de santé publique* (http://www.euro.who.int/eprise/main/WHO/Progs/TRT/injuries/20040326_2).

IV. PROPOSITIONS DE SUIVI

18. Le Comité directeur du PPE-TSE est invité à donner un avis concernant les mesures à prendre en matière de transports urbains dans les pays la sous-région ainsi que dans les autres pays en transition de la région, en prenant en considération les conclusions de l'atelier tenu à Moscou et les recommandations du Bureau.

19. En plus des activités proposées dans le cadre du PPE-TSE, et conformément aux recommandations du Bureau, le secrétariat s'est engagé à continuer de coopérer étroitement avec le secrétariat de la CEE, en particulier dans le secteur des transports urbains. La CEMT lancera bientôt la phase finale du projet consacré à la mise en œuvre de politiques de transports viables, qui a donné lieu à l'organisation de trois ateliers et études sur des thèmes distincts. Ces différents éléments seront rassemblés dans un guide consacré à la mise en œuvre efficace des politiques de transports viables, qui devrait être adopté par les Ministres des transports lors du Conseil qui se tiendra à Dublin en 2006. La CEMT tiendra le Comité directeur du PPE-TSE informé de l'élaboration du guide, notamment en lui soumettant des rapports sur l'état d'avancement des travaux à ses sessions annuelles.

A. Publication et diffusion de l'étude d'ensemble et analyse approfondie des pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale et d'Europe du Sud-Est

20. À sa réunion de décembre 2004, le Bureau du Comité directeur avait accueilli avec satisfaction l'aperçu général des effets des transports urbains sur l'environnement et la santé dans les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale et recommandé de traduire ce document en russe, de le publier et de le diffuser largement dans la région par le biais du Bureau d'échange d'informations et, éventuellement, d'ateliers supplémentaires. Le Comité souhaitera sans doute indiquer s'il est favorable à la publication et à la large diffusion de cette étude d'ensemble.

21. Le Bureau a également proposé de compléter ultérieurement le rapport en y ajoutant une analyse politique séparée sur la procédure d'intégration intersectorielle dans les pays en transition de la région et les difficultés rencontrées à ce niveau.

22. Le Comité souhaitera sans doute donner un avis sur l'utilité d'une analyse politique plus détaillée et indiquer les questions qui nécessiteraient plus particulièrement une étude approfondie. Il est également invité à proposer des moyens de financement de cette analyse, sachant que ce travail nécessiterait le concours d'un consultant principal (coût approximatif: 10 000 dollars des États-Unis). En outre, étant donné que les informations disponibles sur l'intégration intersectorielle sont assez rares dans la sous-région, les recherches documentaires devraient être complétées par des entretiens dans ces pays, ce qui nécessiterait des fonds supplémentaires pour financer les voyages et l'hébergement du consultant. (En cas d'entretiens dans cinq pays (5 x 2 000 dollars = 10 000 dollars), le coût de cette analyse s'élèverait à 20 000 dollars au total.) Afin d'assurer une mise en œuvre avantageuse et permettre des synergies dans ce domaine, le Comité souhaitera sans doute examiner les possibilités d'associer

cette analyse politique au projet relatif aux «arrangements et mécanismes institutionnels pour une politique et une prise de décisions intégrées»⁸.

B. Autres ateliers dans les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale

23. Selon les informations communiquées lors de l'atelier de Moscou et par la suite (notamment par les pouvoirs locaux), cette rencontre avait été une étape importante pour l'échange d'informations et la promotion d'un dialogue constructif entre les différents niveaux de l'administration (par exemple au niveau fédéral et à celui des États, des régions et des municipalités), et entre les différents domaines de compétence et secteurs (y compris la santé et l'environnement). Il avait constitué un exemple remarquable de collaboration plus étroite entre les parties prenantes, et contribué à sensibiliser la population aux effets des transports sur la santé en Fédération de Russie et dans la CEI.

24. Il a donc été proposé de donner suite à l'atelier de Moscou en organisant des ateliers dans d'autres pays de la sous-région pour sensibiliser les populations aux effets des transports urbains sur l'environnement et la santé et pour stimuler et approfondir le dialogue et la coopération entre les secteurs et les niveaux administratifs. Les ateliers pourraient être axés spécifiquement sur les différents ensembles sous-régionaux, à savoir l'Asie centrale, le Caucase et l'Europe du Sud-Est. Ils devraient avoir pour objectif de renforcer les capacités des administrations nationales et locales dans le domaine de la mise en œuvre de politiques des transports urbains et d'aménagement du territoire viables qui ne soient pas nuisibles à la santé. Le Bureau a également proposé d'étudier la possibilité d'inviter des institutions financières internationales, telles que la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) et la Banque mondiale, à prendre part à ces ateliers.

25. Afin de tirer le meilleur parti possible de ces ateliers, le Bureau a recommandé de les adapter en fonction des conditions particulières et des principales préoccupations et difficultés des pays considérés en matière de viabilité des systèmes de transports urbains, tout en prenant en considération leur diversité pour ce qui concerne la collecte et la disponibilité des données, ainsi que les méthodes de recherche. Le Bureau a encouragé ces pays à participer étroitement à leur organisation.

26. S'agissant du financement, il a été proposé que les représentants contactent leurs autorités au sujet des possibilités de mobiliser des crédits publics pour le développement.

27. Le Comité est invité à donner un avis concernant l'organisation d'autres ateliers dans la sous-région. Il est particulièrement important que les représentants de ces pays se prononcent clairement sur l'utilité d'organiser d'autres ateliers nationaux/sous-régionaux. Ils sont également invités à préciser quels aspects des transports urbains ils souhaiteraient voir traiter en particulier.

28. Le Comité souhaitera sans doute examiner la question du financement des ateliers. On trouvera ci-dessous un exemple de budget pour l'organisation d'un atelier de trois jours tenu récemment en Ukraine avec 30 participants.

⁸ ECE/AC.21/2005/8-EUR/05/5046203/8.

Locaux	Fournis par le pays hôte
Voyages + hébergement des experts nationaux et internationaux (issus de pays «occidentaux»)	Pris en charge par les pays occidentaux
Voyages des experts issus de pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale	15 000 dollars (30 x 500 dollars)
Hébergement des experts issus de pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale	2 700 dollars (30 x 3 nuits, 30 dollars/nuit)
Indemnité journalière des experts des pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale	900 dollars (30 x 30 dollars)
Interprétation simultanée (anglais-russe)	2 400 dollars (24 h, 4 interprètes)
Repas (50 x 20 dollars par jour, 3 jours)	3 000 dollars
Total	24 000 dollars

29. Un groupe de travail informel composé des représentants des pays intéressés de la sous-région, des pays donateurs et d'autres parties prenantes devrait être mis sur pied, sur décision du Comité, pour s'occuper des préparatifs de fond et de l'organisation du prochain atelier.
