

RÉSOLUTION N° 66 SUR LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT

[CM(89)29 Final]

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni à Paris le 23 novembre 1989,

CONSIDÉRANT :

- Qu'un réseau de transport de qualité joue un rôle positif dans les économies de tous les pays et dans la vie de leurs populations ;
- Que de plus en plus de problèmes se posent globalement, régionalement et localement dans le domaine de l'environnement, problèmes à l'égard desquels le secteur des transports, entre autres, porte une part importante de responsabilité ;
- Que les résultats scientifiques qui se font jour mettent en évidence la gravité des problèmes et l'urgence des actions à entreprendre.

OBSERVANT :

- Que, dans la plupart des pays, le nombre de déplacements, par route en particulier, a augmenté considérablement au cours des deux dernières décennies, et que l'on prévoit que cette croissance va se poursuivre par suite de l'amélioration du niveau de vie et de l'expansion des échanges internationaux ;
- Que le besoin que l'on aura à l'avenir de prestations de transport améliorées et plus performantes, et les problèmes environnementaux croissants qui en résulteront, placent les responsables de la politique des transports devant des choix difficiles, qui pourraient conduire à de notables changements d'orientations entraînant l'adoption de solutions alternatives ;
- Que les bases techniques existent pour la fabrication de véhicules silencieux et propres, et que des programmes au niveau de l'Etat et au niveau local sont en cours dans différents pays en vue d'encourager la mise en service de ces véhicules, en particulier en ville.

CONSCIENT DU FAIT :

- Qu'en principe les usagers des transports devraient avoir le libre choix du mode ;
- Qu'une série de conférences et de réunions récentes, aux niveaux politiques les plus élevés, ont mis l'accent sur la priorité des problèmes environnementaux, en particulier des problèmes globaux ;

- Que la Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement, créée par les Nations Unies, préconise un développement durable comme principe directeur de toutes les activités économiques ;
- Que, dans le cadre de la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, il a été décidé, au sein de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (CEE), de stabiliser d'ici à 1994 le volume des émissions d'oxydes d'azote au niveau de 1987, et que 11 pays Membres de la CEMT ont annoncé leur intention d'aller au-delà et de réduire ce niveau de 30 pour cent d'ici à 1998, par référence à une année de base comprise en 1980 et 1986 ;
- Que des normes internationales harmonisées concernant, notamment, les émissions et le bruit des véhicules à moteur, de même que des mécanismes pour leur actualisation permanente, existent déjà, en particulier dans le cadre du Groupe de travail 29 de la CEE (ONU) ;
- Que des mesures atténuant les dommages infligés à l'environnement peuvent également améliorer la sécurité de la circulation ;
- Que les questions d'énergie, d'émissions et de pollution sont aussi étroitement liées, et que certaines améliorations de l'efficacité énergétique peuvent avoir des répercussions favorables sur l'environnement.

DÉCLARE :

- Que les effets des transports sur la santé des individus et sur l'environnement doivent être limités à des niveaux que les êtres humains et la nature puissent supporter dans le long terme ;
- Que des mesures, à la fois nationales et internationales, sont nécessaires pour obtenir des résultats concrets propres à remédier rapidement à la gravité de la situation, en tenant compte aussi des besoins à long terme ;
- Que les effets nuisibles des transports sur l'environnement ne peuvent être limités effectivement que si des mesures affectant les véhicules, la circulation et les infrastructures sont mises en oeuvre de manière combinée ;
- Que la responsabilité pour arriver à un système de transport acceptable du point de vue de l'environnement incombe en commun au secteur de la construction des véhicules, au secteur des carburants, ainsi qu'aux autorités nationales, régionales et locales, et aux usagers des transports ;
- Que, bien que de nombreux pays et organisations internationales aient pris diverses mesures importantes pour réduire les émissions à l'échappement et les émissions sonores, en particulier dans le secteur des transports routiers, de nouvelles mesures sont nécessaires ;
- Que les mesures à prendre doivent entrer dans le cadre d'un ensemble d'objectifs de politique de l'environnement bien précis et devraient se traduire par des réductions quantitatives des émissions et des plans pour le secteur des transports à moyen et long terme ;
- Que les considérations d'environnement devraient être analysées et prises en compte autant que possible dans toutes les propositions concernant la politique des transports.

RECOMMANDÉ

A. EN CE QUI CONCERNE LES VÉHICULES

i) Limitations des émissions des véhicules

- Que des efforts soient faits en vue de renforcer et d'harmoniser les limitations d'émissions, y compris les limitations d'émissions pour les véhicules diesel, en prêtant une attention particulière à celles qui entreront en vigueur aux Etats-Unis pour l'année modèle 1994, sur une base géographique aussi large que possible et aux niveaux adoptés par les pays les plus avancés ;
- Que les techniques disponibles les plus efficaces pour réduire les émissions sonores et atmosphériques et améliorer l'efficacité énergétique soient utilisées dans toute la mesure où cela est pratiquement possible à un coût acceptable ;
- Que les constructeurs de véhicules adoptent des mesures pratiques pour mettre au point des véhicules moins conçus en fonction des performances mais plus propres, plus silencieux, plus sûrs et plus efficaces sur le plan énergétique, en utilisant des matériaux qui soient recyclables et permettent un traitement des déchets plus compatible avec l'environnement ;
- Que les recherches sur les technologies compatibles avec l'environnement soient accélérées et développées plus énergiquement ; que les résultats fassent l'objet d'échanges internationaux réguliers. En particulier, un effort de recherche de grande ampleur est nécessaire sur le plan international pour mettre au point un moteur de camion plus propre, qui produise notamment moins d'émissions de particules ; les constructeurs ont un important rôle à jouer en la matière.

ii) Amélioration des caractéristiques environnementales des véhicules en circulation

- Qu'il faut, d'une manière générale, améliorer les performances des véhicules en circulation vis-à-vis de l'environnement. Pour réaliser cet objectif, une stratégie globale doit être appliquée, comportant notamment, suivant le cas, l'homologation des véhicules, des mécanismes de rappel sous garantie, des stipulations de durabilité pour les équipements anti-pollution, des programmes d'inspection et d'entretien, une meilleure utilisation des diagnostics et équipements embarqués en vue d'aider les automobilistes à conduire et à naviguer de manière efficiente ;
- Qu'il convient en particulier de redoubler d'efforts pour mettre au point des méthodes ou procédures permettant un contrôle efficace, rapide et peu onéreux des niveaux d'émission.

iii) Questions relatives aux carburants

- Que des efforts sont à faire pour améliorer la qualité du carburant diesel, puisque celle-ci affecte les émissions ; les travaux en cours doivent être soutenus et encouragés ;
- Qu'il est nécessaire de prendre des mesures pour limiter les émissions de vapeurs d'essence des dépôts de stockage, des camions-citernes, et à la livraison aux stations-service ; il convient aussi de poursuivre les études sur les pertes dues aux véhicules à moteur à essence et aux systèmes d'alimentation ;
- Que les recherches sur les coûts, les effets de la pollution et une utilisation efficace des carburants de remplacement et de la propulsion à l'électricité soient intensifiées ;

- Que, là où cela n'a pas déjà été fait, les gouvernements encouragent la mise en place et la diffusion rapide et généralisée de l'essence sans plomb, par des mesures comme, par exemple, les incitations fiscales et les campagnes d'information.

iv) Les véhicules à moteur et les problèmes globaux de pollution

- Que les gouvernements réexaminent l'utilisation des taxes et/ou règlements relatifs aux véhicules à moteur afin de s'assurer de leur cohérence par rapport à l'objectif de diminution de la consommation de carburant et des émissions ;
- Que, de manière prioritaire, toute la gamme des mesures pouvant être prises pour réduire la part des transports dans "l'effet de serre" soit déterminée, ainsi que les coûts et les problèmes pratiques posés par la mise en oeuvre de ces mesures ;
- Que les constructeurs de véhicules réduisent l'utilisation des CFC, qu'il faudrait interdire d'ici la fin de ce siècle au plus tard.

B. EN CE QUI CONCERNE LA GESTION DE LA CIRCULATION

i) Généralités

- Que la gestion de la circulation soit utilisée pour contribuer à la réalisation des objectifs environnementaux de la politique des transports, à la fois du point de vue de la gestion de la demande et du point de vue de la modification de la répartition modale ;
- Que l'on utilise davantage les mesures de gestion de la circulation existantes qui peuvent faire diminuer l'impact sur l'environnement (comme les zones de restriction de la circulation, les plans de circulation et, le cas échéant, les limitations de vitesse) ;
- Qu'étant donné que de nombreux usagers ne paient pas la totalité des coûts qui leur sont imputables, il est nécessaire, conformément au Principe Pollueur-Payeur, de mettre en place des systèmes de redevances supplémentaires pour les dommages causés à l'environnement. En principe, chaque mode de transport devrait payer l'intégralité des coûts qui lui sont imputables (par exemple, par le biais de l'augmentation des taxes indirectes sur les carburants et/ou la tarification de la circulation). Il conviendrait de mettre au point une méthode d'estimation et d'internalisation de ces coûts, concertée au plan international.

ii) Zones urbaines

- Que les mesures de gestion de la circulation soient appliquées de telle manière qu'elles conduisent à une utilisation optimale des modes de transport autres que la voiture particulière;
- Qu'il convient que des moyens efficaces et acceptables soient employés, pour faire diminuer l'utilisation de la voiture particulière en zone urbaine ;
- Que l'on fasse mieux respecter les réglementations existantes, en particulier en matière de stationnement ;
- Que les décisions en matière de gestion de la circulation comportent des évaluations spécifiques des effets de l'utilisation des sols ; que des solutions basées sur les transports publics soient recherchées lorsque de nouveaux immeubles de bureau ou d'habitation sont construits ;

- Que les mesures de gestion de la circulation constituent une partie intégrante des plans d'aménagement à l'échelle des zones urbaines dans leur ensemble ;
- Que des recherches soient entreprises, et des expérimentations effectuées, sur la combinaison idéale de mesures qui inciterait effectivement les propriétaires d'automobiles à utiliser d'autres modes.

iii) *Trafic interurbain*

- Que les résolutions de la CEMT sur les chemins de fer, les voies navigables intérieures et les transports combinés soient rapidement mises en oeuvre de manière à ce que ces modes soient aussi efficaces et commercialement efficaces que possible. En particulier, une amélioration de la coopération internationale dans l'exploitation des chemins de fer est nécessaire ;
- Que l'on redouble d'efforts pour développer le réseau des transports combinés et l'attrait des services proposés ;
- Que toute proposition d'harmonisation des taxes et redevances pour le transport routier international de marchandises prenne en compte les dommages causés à l'environnement par ce type de transport et que l'on examine de manière systématique, du point de vue de l'environnement, la cohérence et le niveau de ces taxes et redevances.

C. EN CE QUI CONCERNE LES INFRASTRUCTURES

i) *Procédures et pratiques d'évaluation*

a) *Procédures et pratiques d'évaluation*

- Que les projets d'investissements infrastructurels comprennent, dès le départ, une évaluation des répercussions directes et indirectes sur l'environnement, en tant que partie intégrante du processus décisionnel ;
- Que les évaluations des projets d'investissements infrastructurels comportent des évaluations de solutions de rechange du point de vue de la circulation et de l'environnement, y compris de solutions basées sur l'extension des infrastructures de chemin de fer ou d'autres transports publics, ainsi qu'une analyse d'impact sur la renonciation à construire ;

b) *Consultation de la population*

- Que la consultation de la population ait lieu par intervalles pendant la phase d'étude du projet, surtout lorsqu'il s'agit d'un projet non soumis au vote du parlement national ;
- Qu'au cours de cette phase de consultation, la population ait accès à une information détaillée sur le projet et soit informée des solutions de rechange réalistes possibles.

ii) *Conception des infrastructures*

- Que des efforts tout particuliers soient faits en ce qui concerne le choix du tracé, ainsi que pour minimiser les impacts nuisibles aux abords des principaux échangeurs inter-modaux, et qu'il soit fait rapport sur les possibilités en la matière ;

- Qu'il y ait des échanges d'informations sur le plan international en ce qui concerne les aspects environnementaux de la conception et de la réalisation des infrastructures (par exemple, évolutions en matière de revêtements routiers absorbants, de percements de tunnels, d'écrans-protecteurs, de matériaux utilisés, de réduction de l'emploi de produits dérivés de sources d'énergie primaires dans la construction) ;
- Que l'attention des organisations internationales actives dans ces domaines soit attirée sur l'importance toute particulière attachée à ces questions ;
- Qu'on utilise, d'une manière générale, pour la construction des infrastructures les techniques et les matériaux qui réduisent au maximum les impacts nuisibles à l'environnement, compte tenu des contraintes en matière de sécurité et de coûts.

iii) Meilleure évaluation des besoins en infrastructures nouvelles

- Que les modes qui sont les plus compatibles avec l'environnement continuent d'être encouragés ; qu'il soit fait rapport de manière régulière sur les mesures concrètes, y compris la mise en oeuvre des résolutions de la CEMT, pouvant être prises en la matière ;
- Que les projets d'aménagement de nouveaux immeubles d'habitation ou de bureaux soient fondés, dans toute la mesure du possible, sur les infrastructures de transports publics existantes ou nouvelles.

DE PLUS, LE CONSEIL, EN CE QUI CONCERNE LES TRAVAUX FUTURS DE LA CEMT

RECOMMANDE :

- Qu'en tant que première étape de la mise au point de véhicules adaptés aux exigences de l'environnement, une audition ministérielle soit organisée avec les constructeurs de véhicules et les producteurs de carburant ;
- Que la CEMT établisse un Groupe de travail pour suivre les recommandations de cette Session et pour faire d'autres recommandations sur le plan de l'action, lorsque nécessaire. Ce groupe devra travailler en coopération étroite avec l'OCDE ;
- Que les conclusions de la Session soient communiquées officiellement à l'OCDE, à l'Organisation des Nations Unies, à la CEE et à d'autres organismes compétents.

DEMANDE que le Comité des Suppléants fasse un rapport dans les deux ans sur la mise en oeuvre de cette Résolution.