



# Conseil économique et social

Distr. générale  
26 mars 2001  
Français  
Original: anglais

## Commission du développement durable

### Neuvième session

16-27 avril 2001

Point 4 de l'ordre du jour provisoire\*

Thème sectoriel : atmosphère

## Rapport du Groupe de travail spécial intersessions sur les transports et l'atmosphère

New York, 6-9 mars 2001

### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Questions appelant une décision de la Commission du développement durable ou portées à son attention . . . . .	1-36	3
A. Transports . . . . .	2-21	3
1. Éléments éventuels pour un projet de décision . . . . .	2	3
2. Résumé des débats par les coprésidents . . . . .	3-21	8
B. Protection de l'atmosphère. . . . .	22-36	12
1. Éléments éventuels pour un projet de décision . . . . .	22	12
2. Résumé des débats par les coprésidents . . . . .	23-36	16
II. Autres questions . . . . .	37	19
III. Adoption du rapport du Groupe de travail. . . . .	38-39	19
IV. Questions d'organisation et questions diverses. . . . .	40-47	19
A. Ouverture de la session et durée de la session . . . . .	40-42	19
B. Élection du Bureau . . . . .	43-44	19
C. Ordre du jour et organisation des travaux. . . . .	45	19
D. Participation . . . . .	46	20

\* E/CN.17/2001/1.

E. Documentation .....	47	20
Annexe		
Liste des participants .....		22

## **I. Questions appelant une décision de la Commission du développement durable ou portées à son attention**

1. La réunion du Groupe de travail spécial intersessions sur les transports et l'atmosphère devait servir de réunion préparatoire à la neuvième session de la Commission du développement durable de façon à faciliter les travaux de la Commission et lui permettre d'obtenir des résultats tangibles dans le domaine des transports et de la protection de l'atmosphère. Comme convenu lors de la réunion, ces questions ont été examinées séparément et ont donné lieu à quatre documents de travail qui, pour chacun des sujets examinés, contiennent les éléments d'un projet de décision et présentent un résumé des débats. Ces documents ont été établis par les coprésidents du Groupe de travail sur la base des débats qui ont eu lieu lors de la réunion et des observations et des propositions formulées à propos des avant-projets par des participants, mais ils n'ont pas fait l'objet de négociations officielles.

### **A. Transports**

#### **1. Éléments éventuels pour un projet de décision**

2. Les éléments du projet de décision sur les transports susceptible d'être adopté par la Commission du développement durable lors de sa neuvième session ont été présentés par le Groupe de travail comme suit :

#### **Éléments éventuels pour un projet de décision sur les transports**

##### **Considérations générales**

1. La Commission pourrait réaffirmer la validité et l'importance de tous les principes énoncés dans la Déclaration de Rio – notamment le principe 7 selon lequel, étant donné la diversité des rôles joués dans la dégradation de l'environnement mondial, les États ont des responsabilités communes mais différenciées – et souligner les points suivants :

a) Les ressources et mécanismes financiers jouent un rôle fondamental dans la mise en oeuvre d'Action 21. De façon générale, le financement de ce programme viendra des secteurs public et privé nationaux de chaque pays. En ce qui concerne les pays en développement, l'aide publique au développement est une importante source de financement extérieur, et des ressources nouvelles et additionnelles considérables devront être débloquées aux fins du développement durable et de l'application d'Action 21. Il faut donc mettre en oeuvre d'urgence tous les engagements financiers de ce programme, notamment ceux figurant au chapitre 33, et les dispositions relatives à l'apport de ressources nouvelles et additionnelles à la fois suffisantes et prévisibles. Il est indispensable de redoubler d'efforts pour faire en sorte que toutes les sources de financement contribuent à la croissance économique, au développement social et à la protection de l'environnement, aux fins du développement durable et de la mise en oeuvre d'Action 21;

b) Il faut que les écotecniques soient facilement accessibles et transférables, en particulier aux pays en développement, grâce à des mesures d'appui qui, favorisant la coopération technique, devraient permettre tant le transfert du savoir-faire technique indispensable que la mise en place des ca-

capacités économique, technique et de gestion en vue d'une utilisation efficace et du perfectionnement des techniques transférées. La coopération technique fait intervenir des actions communes d'entreprises et de gouvernements tant fournisseurs que bénéficiaires des techniques en cause. Elle implique de mettre en jeu dans un processus interactif les gouvernements, le secteur privé et les services de recherche-développement de manière à tirer le meilleur parti possible du transfert des techniques. Pour réussir, les associations constituées à long terme en vue de la coopération technique doivent nécessairement s'accompagner d'une formation continue et systématique ainsi que de la mise en place de capacités à tous les niveaux, sur une longue période.

2. Les décisions en matière de transport devraient assurer un équilibre entre développement économique, développement social et protection de l'environnement, dans la mesure où il s'agit là de composantes interdépendantes et synergiques du développement durable.

3. Les services et systèmes de transport devraient contribuer au développement économique et social de façon efficiente et écologiquement rationnelle. Ils doivent être accessibles et d'un coût raisonnable, de façon à permettre à toutes les couches de la société de se déplacer dans des conditions équitables.

4. En matière d'élaboration des politiques des transports, les enjeux sont complexes et multidimensionnels. Les activités liées aux transports influent de multiples façons sur la croissance économique, le développement social et l'environnement. Elles posent des problèmes spécifiques sur le plan de l'urbanisation et soulèvent tout un éventail de difficultés particulières dans les zones rurales isolées, et notamment les régions montagneuses. Les solutions aux problèmes que posent les transports terrestres, maritimes et aériens peuvent différer, mais elles doivent néanmoins être étudiées. Enfin, les transports ont des aspects sociaux – à savoir leur coût et leur impact sur la santé et la sécurité de la collectivité, les infrastructures, la parité des sexes, l'emploi et les conditions de travail ainsi que les services offerts aux personnes ayant des besoins particuliers.

5. Les incidences des activités de transport sur l'environnement sont multiples et diverses. Les dommages résultants des accidents et de la pollution sont importants et manifestes. Les émissions émanant des véhicules et des autres moyens de transport sont nocives pour la santé humaine et l'environnement. La demande de services de transport est importante et augmentera probablement. Les systèmes de transport influent sur les établissements humains de diverses façons, et ont notamment une incidence sur les conditions de vie urbaine et l'occupation des sols, et peuvent entraîner une fragmentation de l'écosystème et de l'habitat.

6. Une autre difficulté à laquelle se trouvent confrontés les responsables de l'élaboration des politiques est celle de la grande diversité des parties prenantes dont la contribution est utile dans la formulation des politiques et dont le soutien est souvent indispensable pour une véritable application de celles-ci. Par ailleurs, la coordination et la consultation au sein des administrations et entre chacune d'elles sont indispensables à la poursuite d'un développement durable. Le dialogue avec les communautés et la coopération avec le secteur industriel sont également encouragés.

7. La Commission pourrait noter qu'il existe un important besoin de systèmes de transport adaptés, efficaces, économiquement viables, socialement acceptables et écologiquement rationnels, en particulier dans les pays en développement où les questions d'accessibilité géographique et financière sont importantes pour l'élimination de la pauvreté, l'amélioration de l'accès aux services sociaux et aux possibilités d'emploi. Les perspectives de réalisation d'un développement durable dépendent de la prise en compte des transports dans la planification urbaine et rurale, dans les décisions relatives aux infrastructures publiques ainsi que dans l'élaboration des politiques et des mesures visant à éliminer la pauvreté et à promouvoir l'égalité des sexes.

8. La Commission pourrait souligner que les innovations techniques peuvent faciliter le développement durable et pourrait encourager la recherche et le développement de technologies non polluantes jusqu'au stade de la commercialisation compris.

9. Les États, conscients des risques que les mouvements transfrontières de substances dangereuses, notamment de déchets nucléaires, font peser sur la santé, la sécurité et l'environnement, devraient agir conformément aux obligations qu'ils ont contractées en vertu des accords internationaux en la matière.

#### **Coopération internationale**

10. La Commission pourrait souligner l'importance de la coopération internationale instaurée dans le cadre d'Action 21 afin de veiller à ce que les questions de transport soient considérées dans le cadre général du développement durable. Sachant que, pour parvenir au développement durable, il faut à la fois promouvoir la coopération internationale et prendre des mesures dictées par des circonstances nationales particulières, et soucieuse d'aider les pays en développement et les économies en transition à parvenir à un développement durable, la Commission pourrait recommander que la communauté internationale s'accorde sur les actions suivantes :

a) S'assurer d'un financement suffisant pour faciliter le transfert de technologies plus propres, promouvoir l'utilisation rationnelle de l'énergie et améliorer les systèmes de transport, en utilisant tous les organismes et mécanismes financiers pertinents;

b) Encourager les institutions financières internationales à considérer comme prioritaires les projets de transport propres à un développement durable;

c) Promouvoir le renforcement des capacités, notamment par la mise en oeuvre à l'intention des pays en développement, de programmes de développement des ressources humaines fondés sur des cycles de formation visant à développer les compétences dans le domaine technique et celui de la planification;

d) Favoriser les partenariats secteur public-secteur privé afin de promouvoir dans le secteur des transports des investissements qui faciliteront l'introduction de technologies appropriées et d'infrastructures, conformes aux objectifs du développement durable fondé sur des priorités nationales;

- e) Développer une capacité endogène de conception et de développement de technologies appropriées;
- f) Améliorer la collecte, l'évaluation et l'analyse d'informations sur les transports et la connaissance de l'évolution des politiques et de la planification aux niveaux national, régional et international, et encourager l'utilisation des technologies les plus récentes afin de faciliter le partage des informations et des bases de données;
- g) Promouvoir les mesures de sensibilisation du public;
- h) Promouvoir des politiques des transports visant à améliorer la sécurité dans ce secteur;
- i) Promouvoir des projets de construction, de modernisation et d'entretien des infrastructures de transports et de communications dans les régions montagneuses;
- j) Mettre en oeuvre les recommandations de la dix-neuvième session extraordinaire de l'Assemblée générale sur l'abandon progressif de l'utilisation de l'essence plombée<sup>1</sup>;
- k) Prendre des mesures pour encourager l'utilisation de combustibles moins polluants.

11. La Commission pourrait encourager les actions des administrations nationales et des organisations internationales telles que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'Organisation maritime internationale et l'ONUDI visant à promouvoir des systèmes de transport permettant d'améliorer la sécurité et réduire la pollution et les autres effets nocifs sur l'environnement. La Commission pourrait également se prononcer en faveur du resserrement des liens de coopération et de coordination entre les organisations intervenant dans le secteur des transports, en vue d'accroître la complémentarité et de réduire les doubles emplois.

### **Coopération régionale**

12. Au niveau régional, il pourrait être utile que la Commission encourage la coopération en tirant mieux parti des commissions régionales de l'ONU, des banques régionales de développement et des mécanismes et organismes régionaux existants et en procédant comme suit :

- a) L'échange des meilleures pratiques, et la collecte et le partage des données sont des domaines éventuels de coopération régionale et interrégionale;
- b) La possibilité de conclure des accords sur la pollution transfrontière qui répondent aux besoins et aux caractéristiques de chaque région ou de renforcer les accords existants doit être explorée;

---

<sup>1</sup> La résolution de l'Assemblée générale S-19/2 (al. f), par. 47) recommande d'« accélérer le processus d'abandon progressif de l'utilisation de l'essence plombée afin de réduire les graves effets de l'exposition au plomb sur la santé humaine. À cet égard, une assistance technologique et économique devrait continuer d'être apportée aux pays en développement pour leur permettre d'opérer cette transition. »

c) Le financement de projets de transport favorables au développement durable au niveau régional peut également constituer une formule appropriée.

### **Recommandations au niveau national**

13. Au niveau national, compte tenu de leurs priorités et de leur situation nationale, les gouvernements sont conviés à envisager les mesures suivantes :

a) Améliorer le système d'incitations, dans le cadre d'un dispositif efficace et d'un coût raisonnable, visant à réduire la pollution et à promouvoir une utilisation rationnelle de l'énergie;

b) Intégrer les considérations économiques, sociales et environnementales dans la prise de décisions concernant le secteur des transports;

c) Concevoir des systèmes de transport qui répondent aux besoins du développement et, lorsque les moyens le permettent, réduire les effets nuisibles sur l'environnement, notamment par l'adoption de mesures de rationalisation des flux de circulation et des réseaux routiers, de gestion de la demande de transports et de régulations des flux de marchandises et de l'accès à ces dernières;

d) Encourager les pays à prendre de nouvelles mesures pour promouvoir la mise au point et l'utilisation de meilleures techniques de construction automobile et l'emploi de carburants traditionnels améliorés ainsi que l'élaboration et la promotion de carburants de substitution;

e) Encourager le secteur privé à participer aux activités visant à limiter les émissions polluantes et à améliorer l'efficacité de chacun des modes de transport et;

f) Poursuivre les efforts d'élimination progressive de l'essence plombée;

g) Promouvoir l'amélioration du rendement énergétique des carburants;

h) Promouvoir le renforcement des capacités et l'utilisation adéquate des technologies de l'information, en s'efforçant notamment d'améliorer les capacités institutionnelles et locales et la coordination en matière de transports ou dans les domaines ayant une incidence sur ce secteur;

i) Faciliter, chaque fois que possible, l'instauration d'un environnement propice à la recherche, au développement et à l'innovation technologique;

j) Promouvoir des liens entre les différents modes de transport, afin d'utiliser l'infrastructure existante avec plus d'efficacité et de développer l'utilisation de modes de transport plus efficaces;

k) Promouvoir l'accès à des moyens de transport publics, efficaces, sûrs, écologiquement rationnels, abordables, y compris aux niveaux urbain et interurbain;

l) Prendre des mesures supplémentaires pour améliorer la sécurité routière;

m) Maintenir et promouvoir l'accès à des moyens de transport abordables et examiner la possibilité de développer l'utilisation des moyens de transport peu coûteux déjà disponibles, y compris les moyens de transport non motorisés offrant toute sécurité;

n) Élaborer en matière de services et de systèmes de transport, des politiques qui reconnaissent l'intérêt de l'intégration de la planification et l'occupation des sols, des infrastructures des réseaux de transports publics et des réseaux routiers comme des instruments de gestion de la demande de services de transports et de création de modèles d'utilisation des transports écologiquement plus rationnels;

o) Promouvoir une planification des services et systèmes de transports soucieuse de la parité entre les sexes et recourir à des approches de la planification des transports participatives et intégrées, qui répondent aux besoins sociaux, notamment à ceux des personnes ayant des besoins particuliers;

p) Promouvoir la participation du public dans la prise de décisions, en associant toutes les parties prenantes, et faciliter l'accès à l'information, notamment pour permettre aux consommateurs de faire des choix mieux éclairés;

q) Inviter les gouvernements et les organisations concernées à envisager l'adoption de mesures visant à mettre en place une tarification plus équitable et plus efficiente de l'utilisation des transports et des infrastructures, et à concevoir, le cas échéant, des instruments stratégiques qui puissent permettre d'évaluer les effets sur l'environnement et sur la santé.

## 2. Résumé des débats par les coprésidents

### Introduction

3. Le débat sur les questions relatives aux transports s'est inspiré du rapport sur les transports (E/CN.17/2001/3) que le Secrétaire général a établi en application de la résolution S/19-2 de l'Assemblée générale sur le Programme relatif à la poursuite de la mise en oeuvre d'Action 21.

4. Ce rapport relève que le transport de marchandises et de services est une condition *sine qua non* de la croissance et du développement économiques, mais que les émissions qui en résultent menacent la santé et l'environnement, car elles contribuent à accroître la quantité de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, en particulier de gaz carbonique, ainsi que de polluants locaux tels que le plomb, les particules et les oxydes d'azote et de soufre. Du fait de la croissance économique et démographique, de l'urbanisation et de la mondialisation, l'activité du secteur des transports devrait aller croissant.

5. Les décisions d'investissement dans les transports peuvent favoriser le développement durable pour autant qu'elles s'inscrivent dans le cadre d'une réglementation de limitation de l'expansion urbaine. Dans de nombreux pays, il serait bon de réorienter les dépenses publiques de façon à favoriser non plus la voiture individuelle, mais plutôt les systèmes de transports en commun, et à encourager l'utilisation de carburants propres, le transfert de technologies moins polluantes et un meilleur entretien des véhicules. Dans certaines zones urbaines, les transports non motorisés, y compris la marche à pied, ont été encouragés avec succès.

6. Les besoins des pauvres en matière de transport méritent une attention particulière, car de leur accès aux services de transport dépendent en partie le coût des produits et services nécessaires à une vie saine et la possibilité pour eux de se procurer des revenus. De manière générale, les pauvres utilisent les transports publics, lorsque ceux-ci existent et sont d'un coût abordable, la bicyclette, des véhicules tractés par des animaux ou se déplacent à pied.

7. Le rapport examine aussi les besoins de transport spécifiques aux zones urbaines et rurales, ainsi que les conséquences éventuelles de la mondialisation. Le développement des transports aériens a une incidence sur le développement durable. Cette incidence des décisions d'investissement dans le secteur des transports présente un caractère à long terme qui mérite d'être examiné avec soin par les décideurs, les urbanistes et toutes les parties concernées.

### **Considérations générales**

8. De nombreuses délégations ont fait valoir qu'il y avait lieu d'examiner la question des transports en se fondant sur le principe des responsabilités communes mais différenciées.

9. Il a été reconnu de manière générale que l'amélioration de la mobilité des personnes et le renforcement de la capacité de transport de biens et de services étaient des conditions *sine qua non* de la croissance et du développement économiques et que la contribution du secteur des transports dans le produit intérieur brut (PIB) était importante. Cependant, pour que les transports contribuent pleinement au développement économique et social, ils doivent être efficaces et écologiquement rationnels, sûrs et accessibles à tous dans des conditions d'équité. La possibilité d'accéder à l'emploi, au logement, aux services sanitaires et éducatifs et aux équipements sociaux pour un coût modéré est indispensable au bien-être des habitants des zones rurales et urbaines. Dans de nombreux pays en développement et surtout les pays moins avancés, l'insuffisance des systèmes de transport entrave le développement.

10. De l'avis général, compte tenu de l'accélération de la mondialisation et de l'urbanisation rapide des pays en développement, la demande de services de transport continuera à croître dans le monde entier. Le secteur des transports constitue le facteur principal de l'augmentation de la demande d'énergie, laquelle devrait se poursuivre dans un avenir prévisible. L'accroissement de la demande de services de transport dans le monde s'accompagne de toute une série de problèmes environnementaux dont il importe de plus en plus de s'occuper afin de les atténuer.

11. De nombreuses délégations ont déclaré que l'accès à des moyens de transport d'un coût abordable revêtait une importance capitale pour les pays en développement. Répondre à la demande de transport oblige à engager des dépenses élevées, qui grèvent lourdement le budget des États, des entreprises et des familles, et surtout des familles à faible revenu dont la pauvreté se trouve ainsi encore accentuée. Les délégations se sont également référées au rapport du Secrétaire général selon lequel l'insuffisance et le coût excessif des transports entraînent parfois des excès en matière de constructions et de concentration humaine, et contribuent ainsi à la dégradation de l'environnement local. Elles ont par ailleurs relevé que l'insuffisance des moyens de transport urbains s'accompagnait d'une progression des accidents et des conséquences néfastes sur la santé.

12. Il a été fait état de l'importance du rôle des consommateurs et de leurs associations de défense et du succès ou de l'échec des politiques de transport visant à favoriser un développement durable. De même, le rôle des producteurs, notamment les fabricants d'automobiles, dans la réalisation des objectifs de viabilité dans le secteur des transports a été jugé crucial.

13. De nombreuses délégations ont appelé à un accroissement de la coopération internationale en matière d'aide financière et autre, au renforcement des capacités et au transfert aux pays en développement de techniques de transport écologiquement rationnelles. Elles ont fait observer que l'on pouvait continuer à aider ces pays à promouvoir des politiques de transport compatibles avec les exigences du développement durable, notamment dans le cadre de projets de maîtrise de l'énergie. De nombreuses délégations ont indiqué que leurs pays avaient pris des mesures, non seulement pour améliorer les systèmes de transport, mais aussi pour favoriser le passage à des carburants moins polluants, tels que le gaz naturel pour les autobus et les taxis et l'utilisation de l'éthanol, qui est un carburant de substitution plus propre, par exemple. Elles ont aussi fait valoir qu'il y avait lieu de mettre au point un système intégré de transports terrestres, aériens, fluviaux et maritimes. À cet égard, elles ont fait remarquer qu'il fallait opérer d'importants investissements et transferts d'écotechnologies pour encourager et favoriser la mise en place d'un réseau de transport capable de relier les grands centres urbains et, dans de nombreux pays, les îles – réseau indispensable à un développement durable. Il a été également souligné qu'il fallait que le coût des transports internationaux de marchandises reste modéré pour que les pays en développement puissent améliorer les conditions de vie de leur population et éliminer la pauvreté.

14. Les délégations ont également souligné qu'en matière de transport, chacun se devait d'adopter une approche soucieuse d'équité entre les sexes et se préoccuper, en particulier, des besoins spécifiques des femmes qui vivent en zone rurale.

15. Certaines délégations ont relevé que, si l'expansion des systèmes de transport apportait manifestement de nombreux avantages économiques et sociaux, elle créait aussi un certain nombre de problèmes et que des mesures devaient être prises pour que les transports évoluent dans un sens plus compatible avec un développement durable et qu'il fallait adopter une approche intégrée de leur planification et de la prestation de services. Ces mesures doivent être prises à tous les niveaux et par toute une gamme d'intervenants, notamment les gouvernements, les organisations internationales et intergouvernementales, les institutions financières internationales, les organisations non gouvernementales, le secteur privé et les consommateurs. Il a été rappelé que les émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports étaient essentiellement le fait des pays développés. Il a également été dit qu'il fallait veiller à ce que les personnes ayant des besoins spéciaux accèdent aux moyens de transport dans des conditions d'équité et tenir compte de leurs besoins lorsque l'on planifie et arrête des politiques de transports.

16. Les mêmes délégations ont pris note des importantes conséquences des transports sur la santé : dans le monde entier, de nombreuses personnes connaissent des problèmes de santé dus à la pollution de l'air et la forte concentration de particules, et les émissions de plomb liées aux transports peuvent compromettre gravement la santé et le développement des enfants. Elles ont également fait état du grand nombre de blessures et de décès imputables aux transports routiers. Certaines ont fait valoir que la poursuite indéfinie des tendances à l'augmentation de la demande de trans-

ports n'étant pas viable, il y avait lieu de prendre des mesures pour réduire la nécessité de se déplacer et inciter les voyageurs à opter pour des moyens de transport plus viables. Il faut améliorer et encourager les modes de transport autres qu'automobiles, surtout dans les pays développés.

17. Certaines délégations ont souligné que l'évolution des technologies peut jouer un rôle déterminant dans l'atténuation des effets néfastes des transports sur l'environnement. En améliorant la qualité des véhicules et des carburants, on pourrait réduire sensiblement les émissions de ces derniers, ce qui serait très bénéfique à l'environnement et à la santé. Elles ont également fait observer que dans les zones côtières où la navigation maritime est très importante, les émissions des navires comptaient pour une part importante dans l'ensemble des émissions imputables aux transports. Elles se sont dites préoccupées par le fait que les émissions des avions contribuaient au réchauffement de la planète et ont fait valoir la nécessité de s'efforcer de réduire ces émissions et le bruit des avions, en précisant qu'elles attachaient une grande importance au recours à des innovations techniques et à des instruments fondés sur les mécanismes du marché. Il a été pris note de l'intensification prévue du réchauffement de la planète imputable à la circulation aérienne du fait des émissions à haute altitude qu'elle occasionne et il a été instamment demandé à l'OACI de redoubler d'efforts pour obtenir une réduction des émissions et du bruit des aéronefs. Il a aussi été instamment demandé à l'OMI de continuer à s'employer à améliorer la sécurité maritime en diminuant les risques d'accident et à réduire la pollution due à la navigation maritime internationale. Il a été noté que les déplacements de déchets nucléaires à travers les frontières représentaient un risque élevé pour la santé humaine, la sécurité et l'environnement. Ces déplacements, notamment par la voie maritime, doivent s'effectuer conformément au droit international et aux accords régionaux. Il a été également noté que, dans la pratique, il existait des moyens écologiquement rationnels et sûrs pour transporter ces déchets dangereux.

18. Il a été fait mention du troisième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, qui souligne qu'en modifiant le climat de la planète, les activités humaines peuvent avoir des conséquences environnementales et économiques importantes, et que pour pouvoir planifier, il faut connaître les rapports entre les systèmes de transport, les technologies et les conséquences atmosphériques aux niveaux local et mondial. Une délégation a noté que dans son pays, on avait recours à une loi fédérale pour interdire depuis 1996 la vente d'essence plombée pour les véhicules automobiles et que, récemment, de nouvelles normes applicables aux véhicules lourds et légers avaient été adoptées pour la teneur en soufre du pétrole et du gazole. Cette même délégation a par ailleurs fait valoir qu'il était indispensable d'associer les multiples parties prenantes au règlement des problèmes des transports et des questions connexes et que parvenir à un consensus entre entreprises privées, ONG, organismes publics et autres grands groupes constituait la meilleure façon de s'assurer que les mesures arrêtées d'un commun accord soient pleinement appliquées.

19. Un certain nombre de délégations ont déclaré que la viabilité des transports était un objectif à long terme, dont la réalisation nécessiterait une combinaison efficace de méthodes, et la participation et la coopération actives de nombreux partenaires aux niveaux national et international et la prise en compte des facteurs économiques, sociaux et environnementaux dans la prise de décisions. L'équilibre entre ces trois éléments fondamentaux du développement durable ne sera pas aisé et il faudra parfois trouver des compromis pour y parvenir. Les délégations ont également fait

observer qu'il fallait aborder les problèmes et préoccupations des zones rurales qui souvent diffèrent de ceux des centres urbains, bien que les zones rurales, tout comme les zones urbaines, faisaient de plus en plus l'objet de pressions en faveur d'un financement et d'un développement de leurs infrastructures de transport.

20. Certaines délégations se sont montrées prudentes quant à l'élaboration d'un vaste programme d'action international en faveur d'un développement durable dans le domaine des transports. Vu la diversité des situations et des priorités des pays, ceux-ci, comme les régions, devront pouvoir choisir des options éprouvées ou prometteuses qui tiennent compte de leurs spécificités.

21. Le Groupe d'ONG pour les transports durables a estimé que l'on avait précisément mesuré l'ampleur des problèmes environnementaux et sociaux que posent actuellement les politiques de transport et que l'on en avait correctement rendu compte. Cependant, l'accent mis sur les techniques utilisées dans les transports donne à tort l'impression que ces problèmes et leur solution se limitent à une simple question de diffusion de techniques plus viables. Les ONG internationales estiment plutôt que le fait que le système de transport mondial ne soit pas viable tient à ce qu'en général des consommateurs plus aisés réagissent à des signaux concernant les prix, lesquels sont fortement faussés du fait des subventions publiques et de la difficulté à intégrer le coût des externalités écologiques et de l'utilisation des routes.

## **B. Protection de l'atmosphère**

### **1. Éléments éventuels pour un projet de décision**

22. Le Groupe de travail propose ci-après les éléments éventuels d'un projet de décision que la Commission du développement durable pourrait adopter à sa neuvième session.

#### **Éléments éventuels pour un projet de décision concernant la protection de l'atmosphère**

##### **Considérations générales**

1. La Commission pourrait réitérer le principe des responsabilités communes, mais différenciées, et l'importance pour les pays en développement d'un appui financier international supplémentaire, d'un soutien pour le renforcement des capacités et d'un transfert de technologies écologiquement viables conformément aux dispositions d'Action 21.

2. Les décisions concernant l'atmosphère devraient garantir un équilibre entre le développement économique, le développement social et la protection de l'environnement, étant donné que ce sont des éléments du développement durable qui sont interdépendants et se renforcent mutuellement.

3. La Commission pourrait souligner que l'atmosphère de la Terre doit être considéré, avec les océans et les terres émergées, comme l'un des trois domaines de base interactifs qui constituent le système mondial qui permet la vie, et que le développement durable est inextricablement lié aux conséquences que les variations dans les conditions atmosphériques peuvent avoir sur les activités humaines, les écosystèmes et les catastrophes naturelles. Elle pourrait également noter que les activités humaines contribuent à l'accroissement des pol-

luants aériens dans l'atmosphère, ce qui a des implications pour les changements climatiques, pour l'appauvrissement de la couche d'ozone stratosphérique, et pour la pollution atmosphérique, en particulier la pollution de l'air transfrontière, en milieu urbain et à l'intérieur des bâtiments.

4. La pollution atmosphérique à grande échelle a des effets négatifs sur la santé humaine, les écosystèmes et l'agriculture. De nombreux pays doivent faire face à de grandes difficultés pour gérer l'impact de la pollution, surtout dans les grandes villes. Étant donné que les polluants dans l'atmosphère peuvent causer des dégâts, parfois à des milliers de kilomètres de leur source, les efforts nationaux visant à réduire les polluants pourraient être complétés par une coopération régionale et internationale appropriée.

5. Il est tout à fait évident que les pays développés sont les principaux responsables des émissions anciennes et actuelles de polluants et doivent jouer un rôle de chef de file dans ce domaine. La Commission pourrait faire observer que, pour résoudre les problèmes atmosphériques, il faut aborder de nombreuses questions et problèmes, tels que les modes non viables de consommation et de production, l'équité et la responsabilité historique, la croissance démographique, l'augmentation rapide de l'urbanisation, les migrations vers les zones urbaines en expansion, le manque de ressources financières et techniques, et l'interdépendance de l'énergie, des transports et de l'atmosphère. À cet égard, la Commission pourrait réitérer l'importance de l'appui fourni par la communauté internationale. La Commission pourrait également attirer l'attention sur les problèmes de variabilité climatique et leurs incidences sur le développement durable.

#### **Coopération internationale**

6. La Commission souhaitera peut-être recommander que la communauté internationale coopère, notamment en fournissant une assistance aux pays en développement et aux économies en transition, en vue des objectifs suivants :

- a) Fournir une assistance pour le renforcement des capacités, la recherche, l'éducation et la formation afin d'empêcher et de combattre la pollution atmosphérique, notamment grâce à la mise en valeur des ressources humaines;
- b) Aider à améliorer la collecte, l'évaluation et l'analyse des données sur les émissions dans l'atmosphère ainsi que les connaissances sur l'évolution des politiques et de la planification aux niveaux national, régional et international, et promouvoir l'utilisation de techniques appropriées de l'information afin de faciliter l'accès aux informations et leur mise en commun;
- c) Aider à mettre au point et à introduire des combustibles plus propres et des techniques et pratiques de réduction de la pollution atmosphérique;
- d) Promouvoir des modes viables de consommation et de production, surtout dans les pays développés;
- e) Promouvoir l'utilisation de combustibles plus propres, notamment grâce au transfert de technologies avancées pour les combustibles fossiles, à l'utilisation de carburants de remplacement et au transfert de techniques et de

pratiques de gestion de la circulation, notamment avec la participation du secteur privé;

f) Fournir un financement suffisant, notamment pour le transfert de technologies écologiquement viables;

g) Encourager l'identification des contraintes et obstacles financiers, technologiques et institutionnels que tous les pays, et en particulier les pays en développement, rencontrent dans la lutte contre la pollution atmosphérique, surtout dans les zones métropolitaines, afin de les examiner et de les éliminer;

h) Encourager la poursuite de la collaboration étroite du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), d'Habitat et d'autres organisations internationales pertinentes avec les gouvernements afin de les aider à mettre au point des stratégies pour lutter contre la pollution de l'air à l'intérieur des bâtiments.

7. En notant l'importance de plusieurs instruments juridiques internationaux pour la coopération mondiale en vue de protéger l'atmosphère, la Commission pourrait également décider :

a) D'encourager une plus grande coopération entre les organes internationaux chargés de l'application des accords multilatéraux sur l'environnement, notamment la coopération entre le Protocole de Montréal, la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, la Convention sur la diversité biologique et la Convention internationale des Nations Unies sur la lutte contre la désertification;

b) De prendre note des négociations en cours dans le contexte de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et du Protocole de Kyoto;

c) De souligner l'importance d'une reconstitution adéquate du fonds multilatéral pour la mise en oeuvre du Protocole de Montréal et d'encourager les parties au Protocole de Montréal de s'acquitter de leur obligation de verser promptement leurs contributions au fonds multilatéral;

d) D'encourager les pays qui ne sont pas encore parties au Protocole de Montréal d'envisager de ratifier le Protocole et ses amendements ou d'y adhérer le plus rapidement possible;

e) D'appuyer les efforts déployés par les Parties au Protocole de Montréal pour examiner de nouveaux moyens de promouvoir l'utilisation de produits de remplacement des substances appauvrissant la couche d'ozone qui soient rentables, d'un coût abordable et écologiquement rationnels, en particulier pour prévoir leur utilisation dans les pays en développement.

8. En ce qui concerne le contrôle de l'atmosphère terrestre, la Commission pourrait souligner l'importance de :

a) Renforcer l'observation systématique de l'atmosphère terrestre, notamment en accroissant l'utilisation des satellites et en améliorant les stations de contrôle terrestres;

b) Appuyer le programme critique de mesures au sol du total de l'ozone dans la colonne coordonné par l'OMM pendant le reste de la décennie, afin de déterminer les effets nets potentiels de la déperdition d'ozone;

c) Appuyer, selon les besoins, les programmes internationaux existants de contrôle, tels que le Système mondial d'observation du climat.

### **Coopération régionale**

9. Au niveau régional, la Commission pourrait encourager :

a) Le renforcement, selon les besoins, de la coopération concernant les questions atmosphériques, conformément aux besoins et aux caractéristiques de chaque région;

b) L'appui aux accords régionaux en vigueur visant à améliorer la qualité de l'air et la lutte contre la pollution atmosphérique transfrontière;

c) L'amélioration, le cas échéant, de la surveillance de l'atmosphère et de la collecte des données sur la pollution atmosphérique.

### **Recommandations au niveau national**

10. Au niveau national, les gouvernements pourraient être invités, en tenant compte de leurs priorités et circonstances nationales respectives et avec l'appui de la communauté internationale, si nécessaire, à envisager :

a) D'améliorer la collecte des données et le contrôle de la qualité de l'air;

b) De diffuser les travaux de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) visant à mettre au point des directives pour la qualité de l'air et de faire en sorte que ces recommandations soient appliquées;

c) De mettre au point et d'appliquer de nouvelles stratégies concernant la qualité de l'air qui prévoient des activités de contrôle et de gestion de la pollution atmosphérique;

d) D'identifier et de combattre les effets négatifs de la pollution atmosphérique sur la santé humaine;

e) D'améliorer les politiques visant à réduire les dangers que pose l'environnement pour la santé, notamment grâce à des plans et à des stratégies en vue de prévenir, d'atténuer et de combattre les maladies causées par la pollution de l'air à l'intérieur des bâtiments;

f) D'accroître la participation du public et de garantir l'accès de toutes les personnes, y compris les travailleurs, aux informations sur la manière d'atténuer les risques que posent pour la santé la pollution atmosphérique et la déperdition de l'ozone;

g) D'encourager la coordination des activités nationales concernant les problèmes atmosphériques;

h) De promouvoir et d'encourager la diffusion des meilleures techniques disponibles et d'un coût abordable pour améliorer la qualité de l'air;

- i) D'améliorer les conditions de logement, en tenant compte du fait que cela sera particulièrement bénéfique pour la santé des femmes et des enfants.

## **2. Résumé des débats par les coprésidents**

### **Introduction**

23. Les débats sur les questions relatives à la protection de l'atmosphère étaient fondés sur le rapport du Secrétaire général sur la protection de l'atmosphère (E/CN.17/2001/2), élaboré conformément à la résolution S/19-2 de l'Assemblée générale concernant le Programme de travail pour la suite de l'application d'Action 21.

### **Considérations générales**

24. Il a été généralement convenu que tous les efforts possibles devraient être faits pour éviter d'introduire des questions relatives aux changements climatiques dans les travaux de la Commission du développement durable et que les débats à la neuvième session de la Commission ne devraient en aucune manière préjuger des résultats des négociations en cours dans le contexte de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et de son COP-6.

25. Certaines délégations ont exhorté tous les États à ratifier et à appliquer toutes les conventions, protocoles et accords régionaux pertinents relatifs à la protection de l'atmosphère et aux changements climatiques.

26. De nombreuses délégations ont noté que la croissance démographique, l'augmentation rapide de l'urbanisation entraînant la conurbation de mégavilles, le manque de ressources financières et techniques, les modes non viables de consommation, et les interactions entre les questions relatives à l'énergie, aux transports et à l'atmosphère, entre autres aspects, devaient faire l'objet d'une approche intégrée afin de traiter de la protection de l'atmosphère, y compris la pollution atmosphérique locale. Étant donné l'ampleur du problème, on a fait observer que tous les moyens potentiels devaient être examinés, y compris le lancement et le renforcement de la coopération régionale visant à combattre la pollution atmosphérique. Ces délégations ont souligné l'importance de transférer des technologies appropriées et écologiquement rationnelles aux pays en développement en tant qu'outil efficace pour réduire la pollution atmosphérique.

27. De nombreuses délégations ont noté qu'il fallait une reconstitution adéquate du Fonds multilatéral du Protocole de Montréal et ont souligné que l'application du Protocole et de ses amendements serait renforcée par l'apport de ressources financières supplémentaires au Fonds ainsi que par l'utilisation de produits écologiquement rationnels et d'un coût abordable pour remplacer les substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Elles ont souligné les coûts très élevés, en particulier pour les pays en développement, du remplacement de ces substances. Toutefois, certaines délégations ont noté que le Fonds avait été un mécanisme efficace pour aider les pays en développement à remplir leurs obligations en vertu du Protocole. Une délégation a déclaré que le fonctionnement du Fonds bénéficierait du versement rapide par tous les États parties de leurs contributions financières.

28. De nombreuses délégations ont demandé un accroissement de la coopération internationale en ce qui concerne l'assistance financière et technique pour le renfor-

cement des capacités, l'éducation, la formation et la sensibilisation du public, et en particulier pour l'observation systématique de l'atmosphère terrestre, des océans et des terres émergées, y compris les données obtenues par satellite.

29. Certaines délégations ont noté que la pollution atmosphérique due aux particules et aux substances toxiques avait de graves effets sur la santé dans les zones urbaines et rurales, ainsi que sur les écosystèmes, les cultures vivrières et le patrimoine architectural. Pour être efficaces, les efforts déployés au niveau national pour réduire les émissions doivent être complétés par une action et une coopération au niveau international. Elles ont également pris note des effets disproportionnés de la pollution de l'air à l'intérieur des bâtiments sur la santé des femmes et des enfants et ont déclaré que ces risques pour la santé et la sûreté pouvaient être atténués grâce à des améliorations dans les conditions de logement, la technologie et les types de combustible et grâce à la promotion de la planification et d'une bonne conception des établissements humains avec la participation du public.

30. Quelques délégations ont fait observer que, bien que l'accroissement de la pollution ait été une conséquence inévitable de la croissance économique, le lien entre la croissance économique et la détérioration de la qualité de l'air pouvait et devait être rompu, notamment en encourageant l'utilisation de combustibles plus propres, de techniques de réduction de la pollution atmosphérique et de modes viables de consommation et de production.

31. Certaines délégations ont souligné les liens évidents entre les problèmes locaux, régionaux et mondiaux de pollution atmosphérique, tels que la pollution atmosphérique transfrontière, les changements climatiques et l'appauvrissement de la couche d'ozone et que, pour tenir compte de ces liens, des efforts devraient être déployés pour choisir des mesures aux niveaux local, régional et mondial qui soient bénéfiques et visent en même temps plusieurs objectifs. Ces délégations ont cité leur engagement ferme envers la Convention régionale de la Commission économique pour l'Europe (CEE) sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance à laquelle elles étaient parties et elles ont déclaré que cette expérience pourrait servir d'exemple de coopération régionale pour d'autres régions. Un certain nombre de délégations ont également cité l'accord historique sur la pollution atmosphérique transfrontière passé entre le Canada et les États-Unis d'Amérique afin de réduire d'une manière significative les polluants qui causent de la brume.

32. Dans le domaine de la pollution atmosphérique transfrontière, une délégation a mis l'accent sur la contribution active de son pays au Réseau de surveillance des dépôts acides en Asie orientale, dont le centre de liaison avait été établi dans son pays. Une autre délégation a fait observer qu'il était prématuré de créer un réseau mondial de surveillance des dépôts acides utilisant des méthodes communes, en raison des incertitudes scientifiques. Une autre délégation a mentionné les initiatives prises dans la région de l'Asie orientale en ce qui concerne la pollution atmosphérique transfrontière, par exemple dans le cadre de la réunion tripartite des ministres de l'environnement de la Chine, du Japon et de la République de Corée et dans le cadre du Programme de coopération environnementale pour la sous-région de l'Asie du Nord-Est. La délégation a estimé également qu'il fallait procéder à une analyse approfondie des corrélations entre l'efficacité des arrangements régionaux de lutte contre la pollution atmosphérique transfrontière et l'existence de ressources financières et de technologies disponibles. Une autre délégation a fait observer que l'établissement d'un programme pour résoudre le problème transfrontière créé par la

fumée et la brume dans la région de l'Asie du Sud-Est devait être suivi par des mesures concrètes avec l'assistance des organisations internationales compétentes et des pays donateurs. Certaines délégations ont déclaré que l'élaboration d'instruments juridiques dans ce domaine serait, à ce stade, prématurée.

33. Plusieurs délégations ont fait observer qu'il était crucial d'utiliser de bonnes méthodes scientifiques et des observations systématiques afin d'identifier les problèmes et d'obtenir une évaluation des risques, et un certain nombre de délégations ont estimé que la meilleure manière de diffuser des informations au sujet de la qualité de l'air était de procéder à des inventaires des émissions et d'encourager ainsi les mesures prises à la suite de ces inventaires et de programmes connexes. On a également indiqué qu'il était absolument nécessaire de mesurer à partir du sol le total de l'ozone dans la colonne afin de déterminer les effets nets de la déperdition d'ozone et que le programme dans ce domaine coordonné par l'OMM devait être vigoureusement appuyé au cours de la prochaine décennie. Le rôle des observations systématiques a été mis en évidence afin de mieux comprendre l'atmosphère, et il était essentiel d'améliorer l'observation intégrée au niveau mondial à partir des satellites et des systèmes *in situ*, et par conséquent d'inclure des efforts tels que la Stratégie mondiale intégrée d'observation. On a également noté qu'il fallait que les scientifiques des pays en développement participent pleinement au processus d'évaluation, ce qui impliquait des ressources pour faciliter leur participation.

34. Plusieurs délégations ont noté qu'il faudrait éviter d'introduire et d'utiliser des substances appauvrissant la couche d'ozone qui ne sont pas encore couvertes par les règlements internationaux et que ces substances devraient être rapidement placées sous le contrôle du Protocole de Montréal. Elles ont également fait des observations sur la nécessité d'accorder une plus grande attention aux objectifs et aux processus d'élimination progressive dans les pays en développement, en tenant compte des changements climatiques et des stratégies visant à réduire ou à éliminer progressivement les polluants qui ont des effets néfastes sur la qualité de l'air et la couche d'ozone.

35. Quelques délégations ont indiqué qu'elles appuyaient pleinement l'accord mondial sur les polluants organiques persistants (POP) et elles ont exhorté les autres pays à devenir parties à cet accord, qui sera bénéfique pour tous les pays, et elles ont également exhorté les pays en mesure d'aider à renforcer la capacité de lutte contre les POP des pays en développement et en transition de fournir des fonds pour aider ces pays à réduire et éliminer les POP.

36. Le Groupe d'ONG pour l'énergie et les changements climatiques a indiqué que, bien que la planification et la gestion en prévision des catastrophes soient très importantes, la Commission du développement durable devait centrer son attention, en ce qui concerne les problèmes atmosphériques tels que les changements climatiques et la pollution de l'air, sur la prévention. Il a également déclaré que, si toutes les lacunes dans les mécanismes d'application du Protocole de Kyoto étaient éliminées, une réduction non négligeable de 5 % des gaz à effet de serre pourrait être obtenue, mais que cela ne serait pas suffisant face à l'ampleur des changements climatiques qui pourraient avoir des effets négatifs, peut-être même dévastateurs, sur chaque pays de la planète. Il a également noté que certains scientifiques avaient déclaré qu'il fallait réduire de 60 à 80 % les émissions de gaz à effet de serre afin d'éviter un changement climatique, mais il estimait qu'une telle réduction ne pourrait pas être obtenue suffisamment tôt dans le contexte de la Convention-cadre des Nations

Unies sur les changements climatiques et que la Commission du développement durable était donc l'organe intergouvernemental approprié pour faire des propositions et des recommandations aux gouvernements à cet égard.

## **II. Autres questions**

37. Le Groupe de travail n'a examiné aucune question au titre de ce point de l'ordre du jour.

## **III. Adoption du rapport du Groupe de travail**

38. Lors de sa septième réunion, le 9 mars 2001, le Groupe de travail a été saisi du projet de rapport (E/CN.17/ISWG.I/2001/L.1) et de plusieurs documents non officiels.

39. À l'occasion de cette même réunion, le Groupe a pris note de documents non officiels et adopté son rapport.

## **IV. Questions d'organisation et questions diverses**

### **A. Ouverture de la session et durée de la session**

40. Le Groupe de travail spécial intersessions sur les transports et l'atmosphère, organe de la Commission du développement durable, s'est réuni à New York du 6 au 9 mars 2001, conformément à la décision 1999/280 du Conseil économique et social en date du 29 juillet 1999. Le Groupe de travail a tenu 7 séances (1re à 7e) et un certain nombre de consultations officielles.

41. La session a été ouverte par la Vice-Présidente de la Commission du développement, Madina B. Jarbussynova (Kazakhstan).

42. Le Directeur de la Division du développement durable du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies a fait une déclaration liminaire.

### **B. Élection du Bureau**

43. À sa 1re séance, le 6 mars, le Groupe de travail a élu Coprésident, par acclamation, David Stuart (Australie).

44. À sa 2e séance, le 7 mars, le Groupe de travail a élu Coprésident, par acclamation, Daudi Taliwaku (Ouganda).

### **C. Ordre du jour et organisation des travaux**

45. À sa 1re séance, le 6 mars, le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire publié sous la cote E/CN.17/ISWG.I/2001/1, et approuvé l'organisation des travaux. L'ordre du jour était le suivant :

1. Élection du Bureau.

2. Adoption de l'ordre du jour et autres questions d'organisation.
3. Transports.
4. Atmosphère.
5. Questions diverses.
6. Adoption du rapport du Groupe de travail.

## **D. Participation**

46. Ont participé à la session les représentants de 36 États membres de la Commission du développement durable. Ont également assisté des observateurs d'autres États Membres de l'Organisation des Nations Unies et de la Communauté européenne, et des représentants d'organisations de systèmes des Nations Unies et de secrétariats d'organes créés par des traités ainsi que des observateurs d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales.

## **E. Documentation**

47. Le Groupe de travail était saisi des documents suivants :

- a) Rapport du Secrétaire général sur la protection de l'atmosphère (E/CN.17/2001/2);
- b) Rapport du Secrétaire général sur les transports (E/CN.17/2001/3);
- c) Exposé présenté par la Fédération internationale de la vieillesse, organisation non gouvernementale dotée du statut consultatif général auprès du Conseil économique et social (E/CN.17/2001/NGO/1);
- d) Document de travail intitulé « Protection of the atmosphere – addressing the uncertainties: improving the scientific basis for decision-making » (Protection de l'atmosphère – face aux incertitudes : améliorer les bases scientifiques de la prise de décisions);
- e) Document de travail intitulé « Protection of the atmosphere – impacts of climate change and variability: assessment and adaptation » (Protection de l'atmosphère – effets des changements climatiques : évaluation et adaptation);
- f) Document de travail intitulé « Role of urban transport in sustainable human settlements development » (Transports urbains et établissements humains durables);
- g) Document de travail intitulé « Transport and sustainable development in the Economic and Social Commission for Western Asia region » (Transports et développement durable dans la région de la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale);
- h) Document de travail intitulé « Aviation and sustainable development » (Aviation et développement durable);
- i) Document de travail intitulé « Tendencias y politicas referente a los sistemas de transporte de las Ciudades de America Latina, y las implicancias para su

sostenibilidad » (Tendances et politiques relatives aux systèmes de transport des villes d'Amérique latine et conséquences pour le développement durable);

j) Document de travail intitulé « Transport and sustainable development in the Economic Commission for Europe region » (Transports et développement durable dans la région de la Commission économique pour l'Europe).

## Annexe

### Liste des participants

#### États membres de la Commission du développement durable

Algérie :	Abdallah Baali, Ali Redjel
Allemagne :	Gila Altmann, Martin Lutz, Stephan Contius, Reinhard Krapp, Gert Kemper, Kristina Steenbock, Karl-Heinz Wittek, Rene Schaarschmidt, Peter Christmann, Uwe Taeger, Jessica Suplie, Hedwig Verron
Angola :	
Australie :	Mark Hyman, David Stuart, Kathleen Mackie, Robert Alderson, Patricia Kaye, Howard Allen, Clare Walsh, Guy O'Brien
Bélarus :	Sergei Ling, Uladzimir Vantsevich, Igor Kachanovsky, Andrei Popov
Belgique :	Nadine Gouzée, Günter Sleeuwagen, Ulrich Lenaerts, Jean-Paul Charlier
Bolivie :	
Brésil :	Maria Luisa Escorel de Moraes
Cameroun :	
Chine :	Sun Zhen, Liu Deshun, Zhang Megheng, Zhang Xiaolan, Chen Zhenlin, Shi Weiqiang, Wang Ling
Colombie :	Alfonso Valdivieso, Andrea Alban, Maria Cristina Cardenas, Mauricio Baquero
Côte d'Ivoire :	
Cuba :	Bruno Rodríguez Parrila, Rafael Dausá Céspedes, Ileidis Valiente L. Diaz, Teresita Borges, Mercedes Mostelier, Antonio Villasol, Pedro Abella, Hilda Ortiz Garcia
Danemark :	Torden Mailand Christensen, Peter Gebert, Thure Christiansen, Niels P. Heltberg, Jens Erik Rasmussen, Annette Samuelsen, Sune Schou
Espagne :	Inocencio F. Arias, Juan Luis Flores, Jose Luis Rosello, Angel Aparicio, Carlos Lopez
États-Unis d'Amérique :	Jonathan Margolis, Franklin Moore, David Moses, Adela Backiel, Ko Barrett, David Berry, Thomas Brennan, Ann Carey, Roger Conway, John Davison, Mark G. Hambley, Lisa Hanle, John Kavanah, Melissa Kehoe, Daniel Magraw, Duncan Marsch, John Matuszak, Patrick Mendis, Alfreda Meyers, Camille Mittelholtz, Marina Morgeneegg, Daniel Rochberg, Arthur Rypinski, Cynthia Saddy, Claudia Serwer, Ann Stewart, David Van Hoogstraten
Ex-République yougoslave de Macédoine :	Naste Calovski, Donka Gligorova, Goran Stevceviski, Vasko Grkov
Fédération de Russie :	Y. N. Isakov, Oleg Y. Kobayakov, Dmitriy I. Maksimitchev, Sergei F. Bulgatchenco

France :	Raymond Quereilhac, Geneviève Verbrugge, Daniel Le Gargasson, Laurence Vuillaume
Grèce :	Elias Gounaris, Alexios-Marios Lyberopoulos, Andreas Kambitsis
Guatemala :	Gert Rosenthal, Silvia Corado
Guyana :	Alison Drayton, George Talbot
Hongrie :	Zita Geller, Sandor Mózes
Iran (République islamique d') :	Bagher Asadi, Mohammad Reza Salamat, Hussein Moeeni, Mohsen Esperi
Italie :	Sergio Vento, Massimo Macchia, Pier Benedetto Francese, Corrado Clini, Giovanni Brauzzi, Fabio Cassese, Valeria Rizzo, Massimo Martinelli, Gloria Visconti, Antonio Strambaci Scarcia, Roberto Binatti
Japon :	Koichiro Seki, Masatoshi Sato, Jyotaro Horiuchi, Kazuo Yagi, Kazuhiko Kokubu, Shunichi Nakada, Toru Nagayama, Ko Koiso, Kotaro Kawamata, Toshiyuki Matsui, Kuniko Uchida, Naomasa Murakoshi
Kazakhstan :	Madina B. Jarbussynova
Liban :	
Madagascar :	
Mali :	
Maurice :	
Mauritanie :	
Mexique :	Mauricio Escanero, Jose Ramon Lorenzo, Arturo Ponce
Mozambique :	Carlos dos Santos, Nuno Tomás, Fernando Juliao
Nicaragua :	
Nouvelle-Zélande :	Don Mackay, Trevor Hugues, Andrew Mathews, Grant Robertson, Danny Burkhard
Ouganda :	Daudi Taliwaku
Pakistan :	Shamshad Ahmad, Aizaz Ahmad Chaudhry, Imrain Ahmad Siddiqui
Paraguay :	
Pays-Bas :	Pieter Verbeek, Vincent van den Bergen, Ralph Brieskorn, Gerard Snel, Alexandra Valkenburg, Wim C. Turkenburg
Pérou :	
Philippines :	
Pologne :	Andrzej Dworzak, Izabela Kurdusiewicz
Portugal :	Nuno Brito, Joao Pedro Fins-do-Lago, Cristina West, Susana Teixeira de Sampayo, Isabel Mertens, Isabel Raposo, Patricia Gaspar
République de Corée :	Lee Ho-Jin, Choi Seok-young, Yoon Jong-soo, Chung Bok-young, Oh Hyun-joo, Lee Kyung-chul, Han Jin-hyun, Kim Sang-do, Jeong Young-dae

République démocratique  
du Congo :

République populaire  
démocratique de Corée : Sin Song Chol, Rim Song Chol

République tchèque : Jan Kára, Jiří Bendl, Dagmar Sucharovova

Royaume-Uni  
de Grande-Bretagne  
et d'Irlande du Nord :

Soudan : Mubarak Rahmtalla, Ilham Ibrahim Mohamed Ahmed,  
Anas Eltayeb Elgailani Mustafa

Sri Lanka :

Thaïlande : Kulkumut Singhara Na Ayudhaya, Suvat  
Poopatanapong

Tunisie : Nejjib Osman

**États Membres de l'Organisation des Nations Unies  
représentés par des observateurs**

Afrique du Sud, Andorre, Arabie saoudite, Argentine, Autriche, Azerbaïdjan, Bangladesh, Canada, Chili, Égypte, Équateur, Finlande, Haïti, Indonésie, Kirghizistan, Lesotho, Malte, Maroc, Nigéria, Norvège, Panama, République dominicaine, République-Unie de Tanzanie, Suède, Tonga, Turquie, Ukraine, Venezuela,

\* \* \*

**Entités représentées par des observateurs**

Communauté européenne

**Organisations intergouvernementales**

Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge

**Organisations non gouvernementales (ONG)**

Chambre de commerce internationale, Conseil international du droit de l'environnement, Fédération internationale de la vieillesse, Groupe d'ONG pour les transports, Groupe d'ONG pour l'énergie et les changements climatiques.

**États non membres de l'Organisation ayant le statut d'observateur permanent**

Suisse

**Institutions spécialisées et organismes apparentés**

Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, Organisation météorologique mondiale, Organisation mondiale de la propriété intellectuelle, Organisation des Nations Unies pour le développement industriel, Agence internationale de l'énergie atomique.

**Organisation des Nations Unies et organismes apparentés**

Commission économique pour l'Europe, Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, Programme des Nations Unies pour le développement, Programme des Nations Unies pour l'environnement.

26 mars 2001

---