



RESUME DU GROUPE DE TRAVAIL SPECIAL INTERSESSIONS DE LA CDD SUR LES TRANSPORTS ET L'ATMOSPHERE 6-9 MARS 2001

Le Groupe de Travail Spécial Intersessions de la Commission du Développement Durable sur les Transports et l'Atmosphère s'est réuni à New York du 6 au 9 mars 2001. La session s'est tenue en vertu de la Résolution 1997/63 du Conseil Economique et Social (ECOSOC) qui établit des groupes de travail spéciaux pour aider la Commission dans la préparation des sessions de la CDD, et en vertu de la Décision 8/8 de la Commission à sa huitième réunion et de la recommandation subséquente du Bureau de tenir une réunion intersessions sur le thème des transports et de l'atmosphère, en préparation à la neuvième session de la Commission (CDD-9).

Plus de 120 délégués représentant les Etats membres, les organisations intergouvernementales, les organes et les agences spéciales des Nations Unies et des organisations non gouvernementales ont pris part aux travaux de la session. Les délégués devaient plancher sur les rapports du Secrétaire Général concernant les thèmes des transports et de la protection de l'atmosphère et élaborer deux documents décrivant les éléments éventuels devant figurer dans les décisions qui seront prises à la CDD-9 dont la réunion est prévue à New York du 16 au 27 avril 2001. Les Coprésidents ont élaboré également deux documents contenant la synthèse des discussions tenues sur chacun des thèmes. Au terme des quatre journées de la session, les délégués ont fait part de leur satisfaction quant aux résultats de la session et quant à la conduite des travaux, notant que l'ambiance agréable, la volonté d'écoute des uns et des autres et la compétence des Coprésidents étaient à la base de la progression efficace et constructive réalisée.

BREF HISTORIQUE DE LA CDD

La CDD émergea du Plan d'action 21, le programme d'action adopté par la CNUED en 1992. Le Plan d'Action 21 appela à la création de la CDD aux fins: de s'assurer du suivi efficace de la CNUED; d'impulser la coopération internationale et de rationaliser les capacités intergouvernementales en matière de prise de décisions; et d'évaluer l'état d'avancement de l'application du Plan d'action 21 aux niveaux local, national, régional et international. En 1992, la 47^{ème} session de l'Assemblée Générale de l'ONU établit, dans sa Résolution 47/191, les termes de référence de la CDD, sa composition, ses lignes directrices concernant la participation des ONG, le calendrier de ses travaux, ses liens avec d'autres organes des Nations Unies, et les arrangements devant encadrer son Secrétariat. La CDD tint sa première session de fond en juin en 1993 et s'est, depuis, réunie régulièrement une fois par an.

En juin 1997, cinq ans après la CNUED, l'Assemblée Générale de l'ONU tint une session extraordinaire (SE/AGNU) consacrée à l'évaluation de la mise en œuvre du Plan d'Action 21. Les négociations menées au sein d'une Grande Commission et dans plusieurs groupes ministériels produisirent le Programme de la Suite de la Mise en Œuvre du Plan d'Action 21. Parmi les décisions adoptées à la SE/AGNU: le programme de travail de la CDD qui identifiait les thèmes sectoriels et intersectoriels et ceux relatifs au secteur économique et aux principaux groupes sociaux, auxquels seront consacrées les quatre sessions suivantes de la CDD. Les principaux thèmes annuels retenus étaient ceux de la pauvreté et des modes de consommation et de production.

La CDD-6 se déroula du 20 avril au 1er mai 1998. Les participants y procédèrent à l'examen du thème économique de l'industrie et du thème sectoriel des approches stratégiques dans le domaine de la gestion de l'eau. Ils devaient par ailleurs y procéder à la revue de la mise en œuvre du Programme d'Action pour le Développement Durable des Petits Etats Insulaires en Développement et débattre des thèmes intersectoriels du transfert des technologies, du renforcement des capacités, de l'éducation, des sciences et de l'amélioration de la prise de conscience.

La CDD-7 eut lieu du 19 au 30 avril 1999. Les participants y considérèrent le thème économique du tourisme, le thème sectoriel des océans et des mers et le thème intersectoriel des modes de consommation et de production. Ils devaient se pencher également sur les préparatifs de la Session Extraordinaire de l'Assemblée Générale de l'ONU consacrée à la Revue du Programme d'Action de la Barbade pour le Développement Durable des Petits Etats Insulaires en Développement.

DANS CE NUMERO

Bref Historique de la CCD	1
Compte Rendu du Groupe de Travail Spécial	2
Les Transports	2
La Protection de l' Atmosphère	4
La Plénière de Clôture	6
Brève Analyse de la Réunion	6
A Suivre d'Ici la CDD-9	7

Ce numéro du *Bulletin des Négociations de la Terre* © <enb@iisd.org> a été rédigé par Angela Churie <angela@iisd.org> Wendy Jackson <wendy@iisd.org>, Violette Laclouche <violette@iisd.org> et Wagaki Mwangi <wagaki@iisd.org>. Edition Numérique: Leila Mead <leila@iisd.org>. Editrice en Chef: Pamela S. Chasek, Ph.D. <pam@iisd.org>. Version Française: Mongi Gadhoun <mongi.gadhoun@enb.intl.tn>. Directeur du Service Information: Langston James Goree VI <kimo@iisd.org>. Les principaux bailleurs de fonds du *Bulletin* sont: Le Ministère Néerlandais des Affaires Etrangères, le Gouvernement du Canada (à travers l'ACDI), les Etats-Unis (à travers l'USAID), l'Agence Suisse de l'Environnement, des Forêts et du Paysage (SAEFL), le Département du Royaume-Uni chargé du Développement International (DFID) et la Commission Européenne (DG-ENV). Un soutien général est accordé au *Bulletin*, au titre de l'exercice 2001, par: les Ministères Allemands de l'Environnement (BMU) et de la Coopération pour le Développement (BMZ), le Ministère Danois des Affaires Etrangères, les Ministères Autrichiens de l'Environnement et des Affaires Etrangères, les Ministères Norvégien de l'Environnement et des Affaires Etrangères, les Ministères Finlandais des Affaires Etrangères et de l'Environnement, le Gouvernement Australien, les Ministères Suédois de l' Environnement et des Affaires Etrangères, le Ministère Français des Affaires Etrangères et le Ministère Japonais de l' Environnement (à travers l'Institut des Stratégies Environnementales Mondiales - IGES. La version Française est financée par le Ministère Français des Affaires Etrangères. Le *Bulletin* est joignable à <enb@iisd.org> et au tel: +1-212-644-0204; fax: +1-212-644-0206. L'IIDD peut être contacté à <info@iisd.ca> ou au 161, Portage Avenue East, 6th Floor, Winnipeg, Manitoba R3B 0Y4, Canada. Les opinions exprimées dans le *Bulletin* appartiennent à leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement les vues de l'IIDD et des bailleurs de fonds. Des extraits du *Bulletin* peuvent être utilisés uniquement dans des publications non commerciales moyennant une citation appropriée. Les versions électroniques du *Bulletin* sont diffusées par courriel et à travers le serveur WWW Linkages à: <http://www.iisd.ca>.



La CDD-8 se réunit du 24 avril au 5 mai 2000. Les participants y examinèrent le thème économique d'agriculture durable et de gestion des sols, le thème sectoriel de planification et de gestion intégrée des ressources foncières et les thèmes transversaux des ressources financières, du commerce et de l'investissement, et de la croissance économique. Les conclusions et les propositions figurant dans le rapport final furent également examinées, tout comme les dispositions prises dans le cadre des préparatifs de l'évaluation de la dixième année de la CNUED.

LA CDD ET L'ENERGIE: Le programme de travail pluriannuel de la CDD adopté par la SE/AGNU, en 1997, mandate la CDD-9 de procéder à l'examen du thème sectoriel atmosphère/énergie. La Session Extraordinaire reconnut les complexités et les interdépendances inhérentes au traitement des questions touchant à l'énergie dans le contexte du développement durable et opta pour le recours à un groupe d'experts. A la CDD-7, le Groupe d'Experts Intergouvernemental Spécial, de Composition Non Limitée sur l'Energie et le Développement Durable, fut officiellement établi pour l'élaboration des contributions devant être apportées à la CDD-9. Les gouvernements, la société civile et les différents principaux groupes sociaux, y compris le secteur privé, furent appelés à participer activement dans le processus préparatoire.

La première session du Groupe d'Experts se déroula à New York du 6 au 10 mars 2000. Le Groupe d'experts y procéda à l'examen des rapports du Secrétaire Général de l'ONU concernant "l'Energie et le Développement Durable: les Thèmes Principaux" et concernant "les Soumissions Nationales", et produisit une synthèse des débats élaborée par les Coprésidents. Les délégués s'accordèrent également sur le programme de travail intersessions et sur l'ordre du jour provisoire de la seconde session.

La seconde session se tint à New York du 26 février au 2 Mars 2001 et se focalisa sur les thèmes clés ayant trait à l'énergie, à l'efficacité énergétique, aux sources d'énergie renouvelable, aux technologies avancées en matière de combustibles fossiles, à l'énergie rurale et sur les questions touchant à l'énergie dans le domaine des transports et la coopération régionale et internationale. Les délégués ne parvinrent pas à réaliser un accord sur un certain nombre de sujets contentieux, et notamment sur les questions de l'énergie nucléaire et de la coopération internationale. Ils décidèrent de transmettre à la CDD-9 une proposition révisée des Coprésidents lourdement crochetée concernant les éléments éventuels devant figurer dans le projet de décision sur le thème de l'énergie.

COMPTE RENDU DU GROUPE DE TRAVAIL SPECIAL INTERSESSIONS

La Vice-Présidente de la CDD-9, Madina Jarbussynova (Kazakhstan), ouvrit la réunion et invita les délégués à procéder à l'examen des questions d'organisation. David Stewart (Australie) fut ensuite élu Coprésident du Groupe de travail. Mercredi 7 mars, Daudi Taliwaku (Ouganda) fut également élu Coprésident.

Le Coprésident Stewart introduisit l'ordre du jour du Groupe de Travail (E/CN.17/ISWG.1/2001/1). Les délégués l'adoptèrent. L'orateur déclara que le Groupe de Travail InterSessions devait être reconnu comme réunion préparatoire de la CDD-9 visant à réaliser des résultats tangibles et orientés vers l'action.

LES TRANSPORTS

Les délégués débattirent du thème des transports durant quatre séances de travail. Mardi 6 mars, le Secrétariat présenta le rapport du Secrétaire Général concernant les transports (E/CN.17/2001/13). A l'issue d'un débat général, les Coprésidents élaborèrent une synthèse que les délégués examinèrent jeudi 8 mars. Le premier projet de document des Coprésidents concernant les éléments devant figurer dans le projet de décision fut présenté et discuté le mercredi et le jeudi 8 mars, au terme de quoi une version révisée fut élaborée. Les délégués présentèrent leurs commentaires sur le projet de texte révisé le vendredi 9 mars. Le Coprésident Stewart expliqua que la révision de texte avait été élaboré sur la base des discussions générales de la première lecture et des propositions écrites soumises par les participants autour du premier projet de texte. L'orateur indiqua que le document devait servir de point de départ pour la suite des délibérations et des négociations autour de ce thème à la CDD-9.

Le vendredi, au cours des discussions sur le projet de texte révisé, le G-77/Chine proposa l'insertion de nouveaux paragraphes, créant un dilemme procédural qui donna lieu à des consultations informelles prolongées qui retardèrent les séances de l'après midi et de la Plénière de clôture. Le Coprésident Stewart indiqua que les éléments proposés pour le projet de décision, ainsi que les commentaires présentés par le Groupe de Travail seront intégrés dans le document pour considération à la CDD-9, à l'exception de l'amendement portant sur le soutien financier international, le renforcement des capacités et le transfert des technologies écologiquement rationnelles, qui été brièvement discuté puis adopté à l'issue de consultations informelles extensives.

SYNTHESE REVISEE DES COPRESIDENTS SUR LES DISCUSSIONS AUTOUR DU THEME DES TRANSPORTS: plusieurs délégués déclarèrent que la première synthèse des Coprésidents était équilibrée, mais soulignèrent un certain nombre d'éléments manquants qu'ils souhaitèrent voir ajouté, notamment la reconnaissance que des points de vue contradictoires ont été exprimés au sujet du transit transfrontalier des déchets nucléaires. L'Arabie Saoudite déclara que les références aux "transports durables" doivent être reformulées et remplacées par "transports au service du développement durable".

Introduction: L'introduction de la synthèse révisée des Coprésidents note: que les décisions touchant à l'investissement dans les transports peuvent promouvoir le développement durable si elles sont entreprises accompagnées de régulations limitant l'expansion urbaine; la nécessité dans plusieurs pays de promouvoir les transports et les systèmes de transit de masse non motorisés, des combustibles propres, le transfert des technologies propres et un meilleur entretien des véhicules; et que la croissance des transports aériens a des implications sur le développement durable.

Considérations Générales: Plusieurs délégations déclarèrent que: la considération des transports doit être guidée par le principe des responsabilités communes mais différenciées; l'accès à des moyens de transport abordables reste de prime importance pour les pays en développement; et, la satisfaction de la demande en matière de transport implique des coûts élevés lourdement en rapport avec les dépenses publiques, les dépenses du monde des affaires et le budget familial, affectant en particulier les familles de faible revenu.

Un certain nombre de délégations déclarèrent que l'établissement d'un équilibre entre les trois piliers du développement durable est difficile et que des concessions doivent être faites quelquefois pour aboutir à une situation gagnante. Quelques délégations mirent l'accent sur: les conclusions du Troisième Rapport d'Evaluation du Groupe Intergouvernemental sur l'Evolution Climatique (GIEC); la nécessité de mettre en place un système intégré de transport terrestre, aérien, fluvial et maritime; et, la nécessité des mesures à prendre à tous les niveaux et par une variété d'acteurs dont les gouvernements, les organisations internationales et intergouvernementales, les institutions internationales et intergouvernementales, les institutions financières internationales, les ONG, le secteur privé et les usagers, pour mettre les tendances en matière de transport dans une direction plus viable.

Certaines délégations soulignèrent que: le secteur des transports doit être efficace, écologiquement rationnel, sûr et apte à permettre mobilité et accessibilité, sur une base équitable, à tous les secteurs de la société. Les émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur du transport trouvent largement leur origine dans les pays industrialisés; une attention doit être accordée à la fourniture d'un accès équitable aux transports pour les personnes ayant des besoins particuliers; la pollution de l'air découlant du secteur des transports peut avoir de graves effets sur la santé et le développement des enfants; et il incombe à tous d'exercer dans le domaine des transports une approche tenant compte de la perspective féminine. Plusieurs délégations appelèrent: à une coopération internationale accrue dans le domaine des finances, du renforcement des capacités et du transfert des technologies écologiquement rationnelles en faveur des pays en développement; et, à des efforts accrus de la part de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ICAO) pour la réduction des émissions et du bruit des avions, et de la part de l'Organisation Maritime Internationale (IMO) pour améliorer la sécurité maritime et réduire la pollution environnementale.



On s'accorda en général pour dire que: l'amélioration de la mobilité des personnes et la capacité de transporter les biens et les services sont essentielles pour la croissance économique et le développement; la demande en matière de services continuera à s'accroître partout dans le monde, compte tenu du rythme de plus en plus important de la mondialisation et de la croissance rapide de l'urbanisation dans le monde en développement; l'accès à des moyens de transport abordables reste de prime importance pour les pays en développement; et, le secteur des transports est la source majeure de l'augmentation de la demande en matière d'énergie qui continuera probablement à s'accroître dans le futur.

LES ELEMENTS DEVANT FIGURER DANS LE PROJET DE DECISION CONCERNANT LES TRANSPORTS

Chapitre A: Introduction: Le chapitre introduit les éléments possibles que le Groupe de Travail soumet à la CDD-9. Aucune question ne fut soulevée autour de ce chapitre.

Chapitre B: Considérations Générales: Ce chapitre traite des principes directeurs et des considérations à caractère général nécessitant une attention. Le premier projet de texte indiquait que la CDD-9 se devait: de souligner le principe des responsabilités communes mais différenciées; de mettre l'accent sur le caractère central des transports dans la réalisation du développement durable; de noter que la nécessité de systèmes de transport efficaces est en train de s'accroître et qu'elle continuera à le faire; et, de réitérer les considérations générales du Programme de la Suite de la Mise en Oeuvre du Plan d'Action 21, de la Convention-Cadre sur les Changements Climatiques (CCCC) et du protocole de Kyoto, ainsi que celles du Plan d'Action Mondial adopté par la Conférence des Nations Unies sur les Etablissements Humains. Le projet de texte mettait également en relief les chapitres proposés aux processus décisionnels dans le secteur des transports.

Dans le débat qui suivit les commentaires des délégués furent axés sur des propositions d'insertion de libellés additionnels ou de suppression de références, aux fins de parvenir à un équilibre dans la perspective générale. Le G-77/Chine proposa l'insertion d'un libellé appelant: à des ressources nouvelles et supplémentaires; au transfert des technologies, au soutien du renforcement des capacités; au respect du droit et des accords internationaux régissant le mouvement des déchets nucléaires; et, à des systèmes de transport abordables et accessibles. Le porte-parole suggéra également de reformuler les références au dialogue avec l'ensemble des concernés, de manière à préciser qu'il est encouragé, et non pas reconnu, en tant que préalable à une action efficace par les gouvernements. Il proposa par ailleurs la suppression des références à la CCCC et au Protocole de Kyoto pour éviter d'être sélectifs.

La Colombie, le Chili, la Guyane et l'Arabie Saoudite affirmèrent que des brèches existaient dans le régime environnemental international retenu pour le mouvement transfrontalier des déchets nucléaires et pour leur stockage et appelèrent à des travaux supplémentaires et notamment à la conclusion d'un instrument juridique contraignant. La Fédération de Russie, les Etats-Unis, le Canada et le Japon y firent objection, affirmant que le sujet était couvert ailleurs dans le document et que l'approche à retenir pour les mouvements transfrontaliers doit avoir un caractère général. L'UE souligna l'importance des trois piliers du développement durable. La Suisse mit l'accent sur l'intégration des coûts externes et sur le principe pollueurs-payeurs. La Norvège mit en exergue l'impact des transports sur la santé et la sécurité communautaire, à travers la pollution de l'air.

Durant le débat autour du texte révisé, l'UE souligna la nécessité pour la CDD-9: d'introduire certains concepts clés tels que l'intégration des coûts et l'application du principe pollueurs-payeurs; de considérer l'expansion du travail de certaines organisations internationales, et en particulier de l'IMO et l'ICAO; d'appeler les institutions financières et les donateurs internationaux à faire du transport durable une priorité; et, de souligner qu'au niveau régional, la planification de l'utilisation des terres et la planification de l'infrastructure sont des outils importants pour le transport durable.

L'Arabie Saoudite suggéra l'inclusion de quatre principes: le caractère abordable; l'éradication de la pauvreté des responsabilités communes mais différenciées; et le transport au service du développement durable. L'Indonésie mit également l'accent sur l'impératif de mettre en place des moyens de transport abordables et accessibles.

L'Inde préféra utiliser le concept de transport au service du développement durable, par opposition à celui de transport durable. Le Nigeria apporta son appui à l'Indonésie et à l'Inde et déclara que bien que les nouveaux concepts soient importants, ils requièrent une acceptation par toutes les délégations et suggéra que la CDD-9 considère la possibilité d'établir un groupe chargé d'examiner ces concepts.

Le G-77/Chine proposa également l'insertion de nouveaux libellés appelant à des ressources financières, au transfert des technologies et à l'éradication de la pauvreté. Après des consultations informelles, un texte de compromis fut accepté avec une révision de texte sur les éléments éventuels devant figurer dans le projet de décision. Le texte de compromis réitère le principe de responsabilités communes mais différenciées et élabore à la fois la question des ressources financières, y compris celles nouvelles et supplémentaires destinées à la couverture des objectifs du développement durable, et sur l'accès aux et le transfert des technologies écologiquement rationnels.

Le texte révisé des éléments devant figurer dans le projet de révision soulignent la nécessité d'établir un équilibre entre le développement économique et social et la protection environnementale dans la mise en place de systèmes et des services de transport. Le document met en exergue l'impératif: d'un soutien financier international supplémentaire; de systèmes de transport abordables, accessibles, adéquats, efficaces, économiquement viables de systèmes aptes à contribuer au développement économique et social. Il reconnaît par ailleurs les défis auxquels les gouvernements sont confrontés dans l'élaboration des politiques en matière de transport, en raison entre autres: de leur complexité et de leur caractère multidimensionnel; des nombreuses facettes de l'implication des activités touchant au transport sur l'environnement; et, de la grande variété des concernés.

Chapitre C: Coopération Internationale: Ce chapitre décrit les actions de coopération internationale que la Commission pourrait entreprendre pour la réalisation du développement durable. Les délégués débattirent d'un libellé appelant à l'élimination du plomb de l'essence, plusieurs d'entre eux ayant préféré retenir plutôt la formulation figurant dans le Plan d'Action 21 appelant à la suppression du plomb de l'essence, dès que possible, et encourageant l'assistance économique et technologique pour permettre aux pays en développement à effectuer une telle transition. Le délégué des Etats-Unis, avec l'Australie et le Japon, fit part de ses réserves concernant le libellé consacré au financement, et suggéra la tenue de consultations entre les différents groupes. La Colombie rappela aux délégués que le consensus n'était pas requis durant les décisions environnementales stratégiques dans les principaux plans et programmes établis dans le domaine des transports.

Outre un certain nombre d'amendements mineurs, le texte révisé des éléments devant figurer dans le projet de décision reflète des propositions recommandant à la communauté internationale:

- d'assurer la facilitation du transfert des technologies propres, de la promotion de l'efficacité énergétique et de l'amélioration des systèmes de transport en utilisant toutes les institutions et tous les mécanismes financiers pertinents;
- d'encourager les institutions financières internationales à accorder une priorité aux projets de transport au service du développement durable;
- d'apporter son appui aux partenariats public-privé établis sur la base des priorités nationales;
- de promouvoir le renforcement des capacités à travers des programmes de développement des ressources humaines conçus pour les pays en développement, des projets de construction, de modernisation et de maintenance des moyens de transport et de l'infrastructure de communication dans les régions montagneuses, et des efforts visant à améliorer la prise de conscience du public ainsi que des politiques de transport visant à améliorer la sécurité du secteur des transports;
- de renforcer les capacités endogènes de mise au point et de production des technologies appropriées;
- d'améliorer la compilation, l'évaluation et l'analyse des données ayant trait au domaine des transports et la connaissance des développements intervenus dans la planification et dans la prise des



décisions à tous les niveaux;

- de mettre en application les recommandations de la SE/AGNU -19 concernant la suppression progressive du plomb de l'essence; et,
- d'entreprendre des mesures visant à promouvoir l'utilisation des carburants propres.

Chapitre D: Coopération Régionale: Ce chapitre décrit les voies et moyens, à travers lesquels la commission pourrait encourager la coopération régionale, moyennant une meilleure utilisation des divers organes régionaux. L'Arabie Saoudite, avec la Colombie proposa l'insertion d'un paragraphe stipulant que l'éradication de la pauvreté est une exigence indispensable du développement durable et que les normes environnementales appliquées par certains pays pouvaient être inappropriées et avoir des coûts économiques et sociaux indésirables. Cette proposition fut examinée dans le cadre du Chapitre B consacré aux considérations générales, durant les délibérations autour du projet de texte révisé.

Un certain nombre de délégations proposèrent des changements textuels mineurs durant l'examen du projet révisé. Le G-77/Chine suggéra la suppression de la proposition encourageant l'examen des possibilités d'instituer ou de renforcer les accords conclus sur la lutte contre la pollution transfrontalière, ainsi que les références à la coopération inter et intra-régionale dans le domaine de l'échange des bonnes pratiques. Le Nigeria déclara que le terme "bonnes pratiques" constituait un jugement de valeur et préféra une référence à l'"échange des pratiques".

Le texte révisé contient des propositions adressées aux commissions régionales des Nations Unies, aux banques de développement régionales existantes et aux organisations et mécanismes régionaux disponibles. Il propose que la CDD encourage la coopération régionale dans les domaines de l'échange des pratiques de la collecte des données et du partage et du financement des projets des transports au service du développement durable. Il se réfère à l'examen des possibilités d'instituer ou de renforcer les accords sur la lutte contre la pollution transfrontalière, conformément aux besoins et aux caractéristiques de chacune des régions.

Chapitre E: Recommandations au niveau National: Ce chapitre stipule que les gouvernements, tenant compte de leurs priorités et de leurs circonstances nationales respectives, sont encouragés à prendre en considération un certain nombre d'actions nationales. L'UE, l'Australie et la Nouvelle Zélande apportèrent leur appui à l'élimination du plomb de l'essence. L'Australie, avec le Canada, la Norvège, la Turquie et les Etats-Unis, mit en garde contre la mise en relief de l'un des piliers du développement durable au détriment des autres et appela à des solutions capables de s'apporter un soutien mutuel. Le G-77/Chine déclara que toute proposition non conforme aux formulations approuvées dans le texte de Rio+5, - y compris le placement d'un accent exagéré sur l'un des trois piliers du développement durables, les coûts externes ou les subventions - serait inacceptable, car elles viendraient imposer des coûts indésirables aux pays en développement. Le G-77/Chine proposa également l'insertion d'un libellé mettant en exergue le soutien provenant de la communauté internationale et précisant que seules les incitations abordables pourront être fournies.

Le Japon suggéra de lister des exemples en matière de transports efficaces, tels que ceux des chemins de fer et maritime. Le délégué des Etats-Unis ajouta un libellé appelant à des moyens de transport tenant compte de l'âge des usagers. L'Australie, appuyant l'UE, encouragea l'utilisation d'une formulation plus forte dans les dispositions appelées à des systèmes de transport répondant aux besoins en matière de développement, à la lueur de la mise en garde que l'action nationale doit être assujettie aux priorités et aux circonstances nationales.

Le texte révisé des éléments devant figurer dans le projet de décision encourage les gouvernements, en tenant compte de leurs priorités et de leurs circonstances nationales respectives, à envisager:

- l'amélioration des incitations dans le cadre de la combinaison des approches abordables et efficaces et environnementales dans les processus décisionnels dans le secteur des transports;
- la mise en place de systèmes de transport répondant aux besoins en matière de développement et, là où abordable, la réduction des effets environnementaux négatifs, et l'élaboration de politiques applicables aux systèmes et aux services de transport, recon-

naissant les potentialités de l'utilisation intégrée des terres et de la planification de l'infrastructure, des réseaux de transport public et de la planification routière en tant qu'outil de gestion de la demande en matière de transport;

- l'engagement de l'implication du secteur public dans l'amélioration de l'efficacité et du contrôle des émissions de chacun des modes de transport;
- la poursuite des efforts visant la suppression progressive de l'utilisation du plomb dans l'essence;
- la promotion: de l'efficacité des carburants; du renforcement des capacités et de l'utilisation appropriée des techniques d'information; des liens entre les différents modes de transports; de l'accès à des systèmes de transport public efficaces, sûrs, abordables et écologiquement rationnels; d'une planification des services et des systèmes de transport tenant compte du sexe et de l'âge des usagers et répondant aux besoins sociaux, y compris ceux des personnes ayant des besoins particuliers; de la participation du public dans les prises de décision, de l'implication de l'ensemble des concernés; et, de l'accès à l'information;
- la facilitation, là où possible, d'un environnement favorable à la recherche, au développement et à l'innovation technologique;
- la prise de nouvelles mesures visant à promouvoir la sécurité routière;
- l'ouverture et la promotion de l'accès à des systèmes de transport abordables; et,
- l'invitation des gouvernements et des organisations pertinentes à considérer la mise en place de mesures visant à appliquer une tarification juste et efficace et à améliorer l'utilisation de l'infrastructure.

PROTECTION DE L'ATMOSPHERE

Les délégués procédèrent le mercredi 7 mars, à l'examen du rapport du Secrétaire Général (E/CN.17/2001/2). Au terme du débat général, les Coprésidents élaborèrent une synthèse des discussions et un document préliminaire renfermant les éléments devant figurer dans le projet de décision concernant le thème de la protection de l'atmosphère. Un premier projet de texte des éléments devant figurer dans le projet de décision fut discuté le jeudi 8 mars. Après la première lecture du projet de décision, les Coprésidents élaborèrent un document révisé tenant compte des propositions d'amendement et des adjonctions soumises par les délégations. Le vendredi 9 mars, les délégués présentèrent leurs commentaires sur la révision de texte et s'accordèrent sur l'inclusion de ces commentaires dans le texte qui sera soumis à la CDD-9.

SYNTHESE REVISEE DES COPRESIDENTS DU DEBAT AUTOUR DU THEME DE LA PROTECTION DE L'ATMOSPHERE:

A l'issue de la discussion générale, les Coprésidents élaborèrent une synthèse, du débat, laquelle fut examinée par les délégués le vendredi 9 mars. Le G-77/Chine appuyé par un certain nombre de pays en développement, déclara que le texte n'était pas équilibré dans la mesure où il tendait à indiquer que les problèmes touchant à la protection atmosphérique résidaient principalement dans les pays en développement. Le porte-parole nota qu'un certain nombre de questions soulevées dans le débat n'y étaient pas reflétées et en particulier celles concernant la nécessité pour les pays industrialisés de restructurer leur fiscalité, de manière à refléter la teneur en carbone et l'élimination des subventions.

L'Introduction: Dans l'introduction, la synthèse des Coprésidents met en relief les thèmes figurant dans le rapport et qui ont pertinence particulière avec le débat, à savoir:

- les cadres intergouvernementaux / internationaux disponibles et les programmes focalisés sur les aspects non liés à l'énergie des thèmes de l'atmosphère et du climat.
- les changements climatiques et les facteurs de variabilité climatiques;
- la réduction de la vulnérabilité climatique, le renforcement des capacités de résistance et des capacités d'adaptation;



- l'amélioration de la base scientifique des prises de décisions concernant les gaz à effet de serre et les substances néfastes à l'ozone; et,
- les mesures nationales et régionales de contrôle et de régulation de la pollution de l'air dans les régions transfrontalières.

L'introduction note également qu'au niveau local dans les environnements urbains la qualité de l'air est en détérioration, à mesure que s'élèvent les niveaux de pollution, en particulier dans les pays en développement. Les effets de la pollution de l'air urbain sur la santé humaine, sur les sites du patrimoine mondial et sur la pollution à l'intérieur des édifices sont soulignés.

Le Débat Général: Ce chapitre note les commentaires particuliers présentés par les participants et souligne le point de vue consensuel selon lequel les questions ayant trait aux changements climatiques ne doivent pas être abordées dans le cadre de la CDD.

Les délégués notèrent que la pollution de l'air par les particules et les substances toxiques a des effets graves sur la santé, sur les écosystèmes et sur l'agriculture et exercent un impact disproportionné sur les femmes et les enfants. Les délégués identifièrent également les problèmes entravant la protection efficace de l'atmosphère, et notamment la croissance démographique, les méga cités, le manque de ressources et les modes non durables de consommation, qui doivent être traités dans le cadre d'une coopération régionale et au moyen des technologies écologiquement rationnelles.

Les délégués notèrent par ailleurs la nécessité : d'une reconstitution adéquate du Fonds Multilatéral du Traité de Montréal, d'alternatives abordables aux substances néfastes à l'ozone; d'une assistance accrue dans le domaine du renforcement des capacités, de l'éducation et de la formation, et de la conscientisation du public; de combustibles plus propres, de technologies capables de réduire la pollution de l'air et de modes de consommation et de production durables; d'un train de mesures bénéfiques pour le traitement de la pollution de l'air dans les régions transfrontalières, des changements climatiques et de l'appauvrissement de la couche d'ozone; d'objectifs pour la suppression des polluants à effet nocif sur la qualité de l'air et sur la couche d'ozone dans les pays en développement; et d'inventaires des émissions et de systèmes d'observation.

Les délégués mirent en garde contre l'utilisation des substances nocives à l'ozone qui ne sont pas encore couvertes par les réglementations, internationales et soulignèrent la nécessité d'inclure ces substances dans le cadre du contrôle exercé par le Traité de Montréal. Ce chapitre note également que les délégués ont réitéré leur engagement à l'égard des différents instruments, et notamment à l'égard de la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontalière de longue portée et la Convention sur la Mise en Application de l'Action Internationale sur Certains Polluants Organiques Persistants (POPs). D'autres ont évoqué les initiatives régionales telles que celles du Réseau pour le Suivi des Dépôts Acides dans l'Est Asiatique. Certaines délégations se sont opposées à l'idée de mettre en place un instrument juridique consacré à la brume transfrontalière.

Ce chapitre englobe également les suggestions faites par le Comité des ONG actives dans le domaine de l'énergie et des changements climatiques. Le Comité des ONG y affirme que l'élimination des brèches dans la mise en application du Protocole de Kyoto peut permettre une réduction de 5% mais ne sera sans doute pas en mesure d'empêcher les changements climatiques de dévaster un certain nombre de pays, et que la CDD est le forum adéquat susceptible d'amener les pays à réduire leurs gaz à effet de serre.

LES ELEMENTS DEVANT FIGURER DANS LE PROJET DE DECISION CONCERNANT LA PROTECTION DE L'ATMOSPHERE:

Chapitre A: Introduction: Aucun commentaire ne fut soulevé sur ce chapitre qui stipule que le Groupe de travail soumet les éléments devant figurer dans le projet de décision à la CDD-9.

Chapitre B: Considérations Générales: Ce chapitre présente les questions clés devant être prises en considération dans l'examen du thème de la protection de l'atmosphère. Au sujet des décisions et des options politiques, le G-77/Chine souligna l'impératif de la prise en compte des besoins prioritaires des pays en développement en matière

de croissance économique et d'éradication de la pauvreté. Le porte-parole encouragea l'insertion de référence: aux effets des catastrophes naturelles sur les activités humaines; au fait que les pays industrialisés sont responsables de la majeure partie des émissions polluantes; et à la nécessité d'un soutien additionnel de la part de la communauté internationale. L'UE suggéra l'insertion d'une référence aux effets des variations atmosphériques sur les écosystèmes. La Suisse souhaita la suppression du libellé stipulant que le traitement des problèmes atmosphériques constitue une charge particulièrement lourde pour les pays en développement. Notant que les discussions qui ont porté sur le thème de vulnérabilité n'étaient pas reflétées, la Nouvelle Zélande suggéra de faire référence au rapport du Secrétaire Général concernant la nécessité d'élaborer de nouveaux outils pour l'évaluation de la vulnérabilité. Dans le texte révisé des éléments devant figurer dans le projet de décision, la Commission est appelée entre autres à:

- réitérer le principe des responsabilités communes mais différenciées et l'importance que revêtent pour les pays en développement un soutien financier international additionnel et un soutien pour le renforcement des capacités et pour le transfert des technologies écologiquement rationnelles, conformément au Plan d'Action 21;
- souligner que l'atmosphère de la planète doit être prise en ligne de compte avec les océans et la surface terrestre; et,
- signaler que le traitement des questions atmosphériques implique le traitement de nombreux problèmes, tels que ceux ayant trait aux modes de consommation et de production non durables, au partage équitable et historique, à la croissance démographique, à l'urbanisation galopante, à l'exode rural, au manque de ressources financières et technologiques et à l'interdépendance des questions touchant à l'énergie, au transport et à l'atmosphère.

Dans le débat qui suivit, le délégué des Etats-Unis, contré par l'Arabie Saoudite, suggéra de supprimer la référence au partage et à l'équité historiques. En réponse à une demande d'éclaircissement du G-77/Chine concernant la référence au texte consensuel figurant dans le paragraphe 4 de la Résolution 55/199 de l'Assemblée Générale, le Coprésident Stewart précisa que ce dernier se référait à la décision stipulant que le Sommet Mondial sur le Développement Durable et son processus préparatoire établissent un équilibre entre les questions économiques, sociales et environnementales.

Chapitre C: Coopération Internationale: Ce chapitre met en relief les recommandations que la Commission pourrait souhaiter faire à la communauté internationale. Dans le débat autour de ce chapitre, les délégués proposèrent l'insertion de libellés portant entre autres: sur la nécessité d'une assistance aux pays en développement dans l'introduction de carburants plus propres; sur les technologies de réduction de la pollution atmosphérique; et sur la promotion de modes de consommation et de production durable, en particulier dans les pays industrialisés.

Le G-77/Chine appela, entre autres, à l'insertion de références à la reconstitution périodique et adéquate du Fonds Multilatéral du Traité de Kyoto, à des alternatives efficacement rationnelles pour les substances néfastes à l'ozone et à l'appel du GIEC à soutenir une implication active et plus proportionnée des experts issus des pays en développement dans l'élaboration de ses rapports. L'UE et la Norvège suggérèrent l'insertion d'un nouveau paragraphe appelant à l'évitement de l'introduction et de l'utilisation des substances néfastes à l'ozone non encore couvertes par les réglementations internationales et plaidèrent pour une inclusion rapide de ces substances dans les dispositions du Traité de Montréal.

Les délégués suggérèrent également l'insertion de références: à la mise en oeuvre effective des arrangements régionaux concernant la pollution atmosphérique transfrontalière; à l'intégration de systèmes d'observation atmosphérique à différents niveaux; aux pays en transition économique (PTE) dans les paragraphes consacrés au renforcement des capacités, au transfert des technologies et à la mise en application du Traité de Montréal. La Nouvelle Zélande, avec l'Arabie Saoudite, mais contrée par l'Australie et le Canada, suggéra l'insertion de la recherche internationale sur les notions de résistance, de vulnérabilité et d'adaptation.



Le texte révisé des éléments devant figurer dans le projet de décision propose que la Commission recommande à la communauté internationale de coopérer, notamment à travers la fourniture d'une assistance aux pays en développement et aux PTE, en vue:

- d'aider dans le renforcement des capacités, la recherche, l'éducation et la formation en matière de lutte et de prévention contre la pollution atmosphérique;
- d'aider dans la mise au point et l'introduction de carburants plus propres et dans les techniques et les pratiques de réduction de la pollution atmosphérique;
- de promouvoir le transfert des technologies propres, y compris les technologies avancées en matière de combustibles fossiles, les technologies alternatives en matière de carburants et les technologies de gestion du trafic, notamment à travers l'implication du secteur privé; et,
- de fournir un financement adéquat pour, entre autres, le transfert des technologies écologiquement rationnelles.

Les questions soulevées dans le débat qui suivit englobèrent des appels: par le G-77/Chine encourageant le GIEC à soutenir l'implication active et plus proportionnée des experts issus des pays en développement dans l'élaboration de ses rapports; par le Japon avec les Etats-Unis pour l'introduction d'une référence à l'intégration des observations mondiales, d'une manière générale et des stratégies intégrées en la matière; et, par le Canada, encourageant les pays à devenir Parties signataires de la Convention sur les POPs dans les meilleurs délais possibles. Concernant la référence au Fonds Multilatéral du Traité de Montréal, le délégué des Etats-Unis nota que les contributions sont volontaires et préféra se contenter d'encourager les pays à honorer leurs promesses. L'Australie nota que la suggestion du G-77/Chine appelant à un réapprovisionnement périodique n'était pas un sujet à soumettre à la CDD mais plutôt aux Parties signataires du Traité de Montréal.

Chapitre D: Coopération Régionale: Ce chapitre décrit les actions que la Commission pourrait encourager au niveau régional. Les questions soulevées englobèrent le point de savoir s'il fallait supprimer la référence au renforcement de la mise en place d'accords et de programmes régionaux. L'UE suggéra d'appeler la Commission à encourager le renforcement des capacités humaines et institutionnelles et l'implication de l'ensemble des concernés dans les efforts visant à améliorer la qualité de l'air et la recherche active des synergies pour l'atténuation des problèmes atmosphériques aux plans local, régional et mondial.

Le texte révisé des éléments devant figurer dans le projet de décision propose que la Commission encourage: le renforcement de la coopération sur les questions ayant trait à l'atmosphère, de manière conforme aux besoins et aux caractéristiques de chacune des régions visant à l'amélioration de la qualité de l'air et au contrôle de la pollution atmosphérique transfrontalière; et, l'amélioration le cas échéant, du suivi atmosphérique et de la compilation des données concernant la pollution de l'air.

Chapitre E: Recommandations au niveau National: Ce chapitre stipule que les gouvernements, en tenant compte de leurs circonstances nationales respectives, sont invités à envisager un certain nombre d'actions nationales. Les délégués soulèveront la nécessité pour les gouvernements de tenir compte de leurs priorités et de leurs circonstances nationales respectives et de l'impératif d'un soutien de la part de la communauté internationale, tel qu'approprié. Les propositions englobèrent des appels aux gouvernements: à améliorer les conditions de logement, et à promouvoir la planification et la bonne conception des établissements humains; à attirer l'attention sur l'utilité des évaluations environnementales, stratégiques au niveau des programmes; à éviter l'introduction et l'utilisation des substances nocives à l'ozone non couvertes par les régulations internationales; à soutenir la conversion vers les substances non nocives à l'ozone et ne provoquant pas de réchauffement de la planète, ou vers des techniques alternatives; à identifier et à traiter les effets adverses de la pollution atmosphérique sur la santé humaine, en particulier celle des personnes vivant dans la pauvreté et les groupes défavorisés; et, de poursuivre la mise en application de la CCCC.

Dans le texte révisé des éléments devant figurer dans le projet de décision, les gouvernements, en tenant compte de leurs priorités et circonstances nationales, peuvent être invités, avec le soutien de la communauté internationale, entre autres à:

- améliorer la compilation des données et le suivi de la qualité de l'air;
- faire connaître au public le travail de l'Organisation Mondiale de la Santé dans l'élaboration des lignes directrices devant encadrer la qualité de l'air;
- identifier et traiter les effets adverses de la pollution atmosphérique sur la santé humaine;
- améliorer les politiques visant à réduire les dangers posés à la santé environnementale, y compris à travers des plans et des stratégies de prévention, d'atténuation et de réponse aux affections dues à la pollution des espaces intérieurs;
- accroître l'information du public et l'accès de tous, y compris des travailleurs aux informations concernant la manière de réduire les risques sanitaires posés par la pollution atmosphérique et par le trou dans la couche d'ozone,
- promouvoir et accorder des incitations à la diffusion des meilleures techniques abordables disponibles permettant l'amélioration de la qualité de l'air; et,
- améliorer les conditions de logement en ayant à l'esprit que cela sera particulièrement bénéfique à la santé des femmes et des enfants.

Le G-77/Chine souhaite avoir des éclaircissements sur la référence à l'amélioration des conditions de logement. L'UE indiqua que le libellé traitait de la pollution des espaces intérieurs et des effets des différents types de combustibles et de technologies de chauffe. Le G-77/Chine suggéra de laisser le sujet au processus d'Habitat.

PLENIERE DE CLOTURE

Le Coprésident Stewart introduisit, pour adoption, le Rapport Préliminaire du Groupe de Travail (E/CN.17/ISWG.1/2001/L.1) et attira l'attention des délégués sur les synthèses révisées des Coprésidents et les révisions de texte des éléments devant figurer dans les projets de décision concernant le thème des transports et celui de la protection de l'atmosphère. Les délégués adoptèrent le rapport préliminaire. Le Coprésident Stewart déclara que la réunion a été très constructive et se félicita de l'esprit de collaboration et de la bonne volonté exhibée par les délégués. Le G-77/Chine remercia le Coprésident pour son approche professionnelle et accommodante. La réunion clôtura ses travaux à 19h20.

BREVE ANALYSE DE LA REUNION

A la clôture de la réunion du Groupe de Travail Spécial sur les Transports et l'Atmosphère, un sentiment de satisfaction était perceptible dans les rangs des participants quant au travail accompli et aux documents produits. Beaucoup d'entre eux se sont félicités de l'esprit constructif qui a caractérisé les échanges, et ont affirmé que le terrain a été préparé pour des délibérations fructueuses à la CDD-9. Le sentiment général est que les idées sont désormais claires sur la manière dont les questions seront discutées à la CDD-9, le Groupe de Travail ayant réussi à délimiter les possibilités d'accord et les points de divergence.

Compte tenu des contraintes de temps qui ont pesé sur les débats, plusieurs délégués ont axé leur évaluation de la session sur l'efficacité avec laquelle ils ont accompli leur tâche sur le contenu du projet de texte final des éléments devant figurer dans les projets de décision, et sur la valeur que la session est venue ajouter au processus de la CDD, ainsi que sur le fait d'avoir réussi à fournir suffisamment d'information sur les sujets et les initiatives qu'il propose à la CDD-9.

DIRIGER UN NAVIRE STABLE

Dans les débats précédents de la CDD sur les thèmes transports et atmosphère, les délibérations étaient axées sur les aspects ayant trait à l'énergie. A cette session, les points de départ des discussions étaient les rapports du Secrétaire Général qui sont focalisés sur les thèmes des transports et de l'atmosphère dans leurs relations au développement durables et aux activités humaines. Pour bon nombre de participants, l'exclusion des questions ayant trait à l'énergie - confiées au Compte



d'Experts Intergouvernemental Spécial sur l'Energie et le Développement Durable- et des questions ayant trait à l'atmosphère- couvertes par la Convention- Cadre sur les Changements Climatiques, ont réduit les risques de voir politiser les discussions. Des participants avaient en effet mis en garde contre la duplication des échanges et le risque de porter préjudice aux résultats des processus en cours, préférant se focaliser sur l'identification des sujets susceptibles d'être complémentaires au travail accompli dans d'autres fora ou qui ne sont pas traités ailleurs.

Cette démarcation a servi à prévenir l'infiltration de questions polémique dans les délibérations et à donner aux délégués l'occasion d'élargir la portée des questions examinées. Ces dernières ont inclus celles concernant les aspects liés au sexe et à l'âge de l'accès aux transports, les liens entre pollution atmosphérique, santé et aménagement urbain; les considérations de sécurité, l'utilisation d'indicateurs et d'évaluation stratégique dans la planification, et la reconnaissance du besoin d'avoir des modes de transport abordables et accessibles. Un autre point souligné par les délégués comme étant un indicateur important de l'avancée réalisée, concerne l'inclusion des aspects régionaux de la problématique des transports et de la protection atmosphérique. Tous ces points sont venus suggérer que la CDD est en mesure d'apporter une valeur ajoutée aux travaux entrepris dans d'autres fora, sans duplication des efforts.

La contribution apportée par les ONG n'est pas passée inaperçue non plus. Un délégué a déclaré que les interventions des ONG avaient servi à l'édifier sur les aspects humains de la problématique des transports, tels que l'aspect des difficultés rencontrées par les femmes et par les personnes âgées, ainsi que sur le rôle que les ONG jouent et continueront à jouer dans le traitement des préoccupations relatives au transport et à l'atmosphère. Dans un même ordre d'idée, selon certains observateurs, les contributions apportées par les ONG étaient bien coordonnées et sont venues illustrer les aspects plus larges des thèmes débattus.

Les participants ont fait part de leur satisfaction concernant la manière dont la session a été conduite et ont indiqué que dès le départ, ils avaient une idée claire sur ce qu'on attendait d'eux et sur la manière dont leur travail pourrait être utile à la CDD. Ils pensent que cette clarté a donné lieu à une atmosphère favorable à des échanges constructifs, sans trop de polémiques. L'un d'eux a même déclaré, au cours de la session, qu'à l'évidence "les délégués sont en train de s'écouter les uns les autres". Les autres facteurs ayant contribué à l'ambiance positive sont attribués à l'efficacité des Coprésidents qui ont réussi à capter, intégrer et refléter les points de convergence et de divergence des délégués, à la satisfaction de ces derniers. On a mentionné également l'utilisation efficace des consultations informelles consacrées à la résolution des questions plus ardues du financement, du transfert des technologies et de l'opportunité de prendre en ligne de compte le principe des responsabilités communes mais différenciées. Bref, les participants étaient contents de la manière dont les travaux ont été menés et espèrent voir cette tendance se poursuivre jusqu'à la CDD-9.

LES OBSTACLES A AFFRONTER

Les délégués ont beau être satisfaits des progrès réalisés à cette session, certains parmi eux ont estimé que l'une des lacunes a été l'étroitesse du temps imparti qui n'a pas permis une délibération effective d'un certain nombre de questions soulevées, cela a mené quelques participants, en particulier dans les rangs des pays en développement, à rester circonspects à l'égard des propositions avancées sur ces sujets.

L'un des exemples est celui de la proposition d'établir un réseau et un partenariat pour la mise en place de systèmes d'observation intégrés. Ce qui semblait être au début une simple divergence d'opinion, s'avéra à la fin une opposition due à une insuffisance de renseignements concernant les systèmes d'observation intégrés. Ceci finit par encourager les partisans de ces systèmes à faire offre de leur expertise à tout moment avant la CDD-9, en vue d'élaborer davantage sur leur proposition.

D'autres exemples où le besoin d'un complément d'information s'est manifesté ont été constatés durant les discussions autour des concepts "d'intégration des coûts externes" du "principe pollueur-payeur" et des subventions dans leur application au secteur du transport, et autour des concepts de "transport durable" et de "transport au service du développement durable". L'appel à des compléments

d'information vise à garantir un sens de "propriété commune" fondé sur une compréhension partagée de ces concepts. Un appel a été lancé pour l'établissement d'un groupe de travail restreint consacré à ce sujet, à la CDD-9.

Compte tenu de la bonne volonté manifestée tout au long de la saison et du fait que l'objectif des groupes de travail intersessions consiste à permettre l'examen détaillé des questions posées, certains ont estimé que l'occasion a été perdue, vu que bon nombre de questions n'ont pas pu être suffisamment considérées. Comme les réserves exprimées concernant le manque d'information et la nécessité d'une acceptation mondiale des concepts ne manqueront probablement pas de refaire surface à la CDD-9, des actions visant à s'assurer du traitement de ces lacunes, avant ou pendant la CDD-9 doivent être entreprises.

LA VOIE A VENIR

Les délégués ont quitté la session du Groupe de Travail confiants d'avoir préparé le terrain à un processus constructif pour les délibérations de la CDD-9 sur les thèmes des transports et de la protection atmosphérique. Les documents préliminaires produits reflètent un certain nombre de points de vue divergents, mais ces derniers présentent néanmoins un certain équilibre loin de tout extrémisme. Les délégués sont également optimistes quant aux chances de voir la bonne atmosphère cultivée entre les participants au cours de cette session, se maintenir à la CDD-9. Mais ce sont les délibérations de la réunion intersessions de la semaine prochaine sur le thème de l'information au service de la prise des décisions qui donneront sans doute le ton qui régnera à la CDD-9.

A SUIVRE AVANT LA CDD-9

SYMPOSIUM INTERNATIONAL SUR LES OPERATIONS

THERMALES ET LES CARBURANTS LOURDS: Ce symposium se déroulera du 12 au 14 mars 2001, à Margarita Island, au Venezuela. Il comportera neuf séances de travail technique couvrant un large éventail de sujets en rapport avec la récupération du pétrole lourd et les opérations thermales. Pour plus d'informations, contactez: Society of Petroleum Engineers (SPE); tel: +1-972-952-9353; fax: +1-972-952-9435; e-mail: bwright@spelink.spe.org; Internet: www.spe.org/

FOIRE COMMERCIALE INTERNATIONALE POUR L'ENERGIE ET LES TECHNOLOGIES ENVIRONNEMENTALES: Cette foire aura lieu du 13 au 16 mars 2001, à Leipzig, en Allemagne. Elle sera focalisée sur des thèmes ayant rapport avec l'énergie, tels que ceux de l'engineering, des services, du commerce et de la gestion d'énergie. Pour d'autres détails, contactez: Dr. Deliane Traeber, Leipziger Messe; tel: +49 0341-678-82-97; fax: +49 0341-678-82-92; e-mail: d.traeber@leipziger-messe.de; Internet: <http://www.leipziger-messe.de/>

CONFERENCE ET EXPOSITION SUR LE PETROLE DU MOYEN-ORIENT:

Cette conférence est prévue du 17 au 20 mars 2001, à Bahrein. Les sessions planifiées couvriront des sujets tels que ceux de l'engineering, de l'exploitation judiciaire, et des améliorations pouvant être apportées dans la performance du forage. Pour de plus amples détails, contactez: Society of Petroleum Engineers; tel: +1-972-952-9353; fax: +1-972-952-9435; e-mail: bwright@spelink.spe.org; Internet: www.spe.org/

GERER LE PATRIMOINE ROUTIER: Cette conférence se tiendra du 19 au 21 mars 2001, à Melbourne, en Australie. Elle est organisée par ARRB Transport Research Ltd., et couvrira des sujets tels que les thèmes stratégiques, la gestion de la congestion, la circulation et les routes locales. Pour plus d'informations, contactez: Margaret Hüsselbee; tel: +61 3-9881-1578; fax: +61 3-9887-8104; email: 20conf@arrb.org.au; Internet: <http://www.arrb.org.au/conf20/20about.htm>

RENFORCEMENT DES CAPACITES DANS LE DOMAINE DE L'INTEGRATION DE LA PERSPECTIVE FEMININE DANS LES STRATEGIES DE DEVELOPPEMENT DES PAYS LES MOINS AVANCES: Cet atelier est prévu du 21 au 23 mars 2001, à Cape Town, en Afrique du Sud. L'atelier est organisé par la CNUCED et le Gouvernement Sud Africain, et cible les décideurs des pays les moins avancés chargés des stratégies de développement, dans



le cadre du processus préparatoire de la Troisième Conférence des Nations Unies sur les Pays les Moins Avancés (LDCIII) qui se tiendra à Bruxelles du 14 au 20 mai 2001. Le principal objectif de l'atelier consistera à mettre en relief les liens entre la question féminine, la réduction de la pauvreté et le développement et à souligner la nécessité d'intégrer la perspective féminine dans les politiques nationales et dans les programmes des pays les moins avancés. Pour d'autres renseignements, contactez: Ms. Massi Sahami-Malmberg, UNCTAD; tel: +41 22-907-5537 or 907-5882; fax: +41 22-907-0050; e-mail: gender@unctad.org; Ms. Mmabatho Matiwane, Department of Trade and Industry, South Africa; e-mail: Mmabatho@dti.pwv.gov.za; Internet: <http://www.unctad.org/en/subsites/lcds/lcd3preconf/gender.en.htm>

SEPTIEME CONFERENCE DE LA REGION AMERIQUE LATINE ET CARAIBES SUR L'ENGINEERING DU PETROLE:

Cette conférence se tiendra du 25 au 28 mars 2001, à Buenos Aires, en Argentine. Le thème en est "L'Amont et l'Aval: Les Deux Etapes du Défi Pétrolier." Pour davantage d'informations, contactez: Society of Petroleum Engineers; tel: +1-972-952-9353; fax: +1-972-952-9435; e-mail: bwright@spelink.spe.org; Internet: www.spe.org/

CONFERENCE DE L'ITE PRINTEMPS 2001: Cette conférence, organisée par l'Institute of Transportation Engineers, aura lieu du 25 au 28 mars 2001, à Monterey, en Californie, aux Etats-Unis. Elle se focalisera sur l'amélioration des performances du secteur des transports et de sa productivité. Pour plus de détails, contactez: Conference Registration; tel: +1 202-289-0222; fax: +1 202-289-7722; e-mail: msaglam@ite.org; Internet: <http://www.ite.org/conference/sixdays.asp>

FORUM DU SECTEUR PRIVE SUR L'INITIATIVE DE L'APEC POUR LE DEVELOPPEMENT DE L'ENERGIE RENOUVELABLE AU 21EME SIECLE:

Cette réunion se déroulera les 26 et 27 mars 2001, à Portland, dans l'Oregon, aux Etats-Unis. L'objectif en est de promouvoir l'implication extensive du secteur privé dans l'identification et la mise en œuvre de projets basés sur l'énergie renouvelable. Pour d'autres renseignements, contactez: the Organizing Committee and APEC Sustainable Development Network, Portland, Oregon; tel: +1-503-279-9565; fax: +1-503-279-9381; Internet: <http://www.apecnetwork.org/> **CONFERENCE BIENNALE INTERNATIONALE SUR LES DEVERSEMENTS DE PETROLE:** Cette conférence se tiendra à Tampa, en Florida, aux Etats-Unis, du 26 au 29 mars 2001. Le point focal portera sur la prévention et couvrira le cycle de vie du pétrole, et les effets exercés sur l'environnement dans les zones marines et terrestres. Pour de plus amples informations, contactez: American Petroleum Institute; tel: +1-202-682-8000; fax: +1-202-682-8223; e-mail: westp@api.org; Internet: www.api.org

2EME EXPOSITION INTERNATIONALE 2001 LES NOUVELLES SOURCES D'ENERGIE ET L'ENERGIE PROPRE:

Cette exposition est prévue du 30 mars au 1^{er} avril 2001, à Shanghai, en Chine. Elle montrera: des équipements basés sur l'énergie solaire; des outils et des accessoires basés sur l'énergie éolienne; et des applications technologiques et des équipements basés sur l'hydrogène. Pour d'autres informations, contactez: Sylvia Cheng, Coastal International Exhibition; tel: +13 852-2827-6766; fax: +13 852-2827-6870; e-mail: general@coastal.com.hk; Internet: <http://www.coastal.com.hk>

SECONDE CONFERENCE ANNUELLE MONDIALE SUR LES QUESTIONS AYANT TRAIT A LA TAXATION ENVIRONNEMENTALE, EXPERIENCES ET POTENTIALITES:

Cette conférence aura lieu du 1^{er} au 3 avril 2001, à Vancouver, au Canada. L'objectif de la conférence est de procéder à un échange d'idées, d'informations et de résultats des recherches entre les universitaires, les responsables exécutifs, les professionnels de la fiscalité, les organisations non gouvernementales et les décideurs politiques, focalisé sur les questions ayant trait à la taxation environnementale. Pour les détails, contactez: Aida Burgos; tel: +1 604-453-4018; fax: +1

604-436-0286; e-mail: Aida_Burgos@bcit.ca; Internet: http://www.pembina.org/pubs/2001envirotax_conference/conference_info.pdf

10EME COURS INTERNATIONAL SUR LA MISE EN APPLICATION DE L'ENERGIE EOLIENNE: Ce cours aura lieu du 2 au 13 avril 2001, à Petten, aux Pays-Bas. Il se focalisera sur la mise en application à grande échelle des systèmes basés sur l'énergie éolienne. Pour plus d'informations, contactez: Lucia Bakker, Netherlands Energy Research Foundation; tel: +31 224-564949; fax: +31 224-563214; e-mail: l.bakker@ecm.nl; Internet: www.ecm.nl

6EME CONFERENCE INTERNATIONALE SUR L'ENERGIE SOLAIRE ET LA PHOTOCHEMIE APPLIQUEE: Cette réunion se déroulera du 3 au 8 avril, au Caire, en Egypte, et portera sur les éléments de base de la photochimie, de la photophysique et de la photobiologie appliquées, ainsi que sur leurs applications industrielles et environnementales. Pour les détails, contactez: Sabry Abdel-Mottaleb, Faculty of Science, Ain Shams University, Cairo, Egypt; tel: +20 12-216-9584; fax: +20 2-244-7683; e-mail: solar@photoenergy.org; Internet: <http://www.photoenergy.org/solar2001.html>

GROUPE INTERGOUVERNEMENTAL SUR L'EVOLUTION CLIMATIQUE: Cette réunion se déroulera du 4 au 6 avril 2001, à Nairobi, au Kenya. La Plénière du GIEC est susceptible d'accepter la contribution apportée par le Groupe de Travail III au Troisième Rapport d'Evaluation. Pour plus d'informations, contactez: IPCC Secretariat, c/o World Meteorological Organization; tel: +41 22-730-8208; fax: +41 22-730-8025; e-mail: ipcc_sec@gateway.wmo.ch; Internet: <http://www.ipcc.ch/>

12EME CONFERENCE INTERNATIONALE SUR LE RECHAUFFEMENT DE LA PLANETE & EXPO -. EVALUATION DE LA CONFORMITE AU PROTOCOLE DE KYOTO: Cette réunion se déroulera à Cambridge, au Royaume-Uni, du 8 au 11 avril 2001. Pour de plus amples renseignements, contactez: Sinyan Shen, The Global Warming International Center Headquarters, Naperville, Illinois, USA; tel: +1 630-910-1551; fax: +1 630-910-1561; Internet: <http://www2.msstate.edu/~krreddy/glowar/gw12c.html>

22EME SYMPOSIUM INTERNATIONAL SUR LES SOURCES D'ENERGIE ELECTRIQUE: Ce symposium se tiendra du 9 au 11 avril 2001, à Manchester, en Angleterre. L'objectif en est l'avancement de la sensibilisation du grand public à travers l'amélioration de la compréhension et des connaissances dans le domaine de la recherche et développement concernant l'utilisation des sources d'énergie non mécaniques. Pour plus de renseignements, contactez: Bob Bailly, International Power Sources Symposium, Limited; tel: +44 0-1892-652881; fax: +44 0-1892-653459; e-mail: secretary@ipss.org.uk ou ipss@marketdevelopco.demon.co.uk; Internet: <http://www.ipss.org.uk/>

9EME SESSION DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE: La neuvième session de la Commission du Développement Durable se tiendra à New York, du 16 au 27 avril 2001. Cette session se focalisera sur: l'atmosphère; l'énergie/les transports; l'information au service des prises de décisions et de la participation; et la coopération internationale dans l'instauration d'un environnement favorable. Le thème de la réunion consacrée au dialogue avec les concernés sera celui du rapport entre l'énergie et les transports. Avant la CDD-9, des réunions intersessions se tiendront du 6 au 9 mars (Groupe de Travail sur les transports et l'atmosphère) et du 12 au 16 mars (Groupe de Travail sur l'information au service des prises de décision et de la participation et sur la coopération internationale pour l'instauration d'un environnement favorable). Pour plus de renseignements, contactez: Andrey Vasilyev, Division for Sustainable Development; tel: +1-212-963-5949; fax: +1-212-963-4260; e-mail: vasilyev@un.org; Internet: http://www.un.org/esa/sustdev/csd9/csd9_2001.htm#. Au sujet des principaux groupes sociaux, contactez Zehra Aydin-Sipos, Division for Sustainable Development; tel: +1-212-963-8811; fax: +1-212-963-1267; e-mail: aydin@un.org