



AVIS AU CONSEIL N^o 01-01

Objet : Couloirs nord-américains de transport et d'échanges commerciaux

Le Comité consultatif public mixte (CCPM) de la Commission de coopération environnementale (CCE);

EN CONFORMITÉ avec le paragraphe 16(4) de l'Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement, qui l'habilite à formuler des avis au Conseil;

AYANT participé au très fructueux atelier de la CCE sur les couloirs de transport et d'échanges commerciaux tenu le 15 mars 2001, à Winnipeg, au Canada, et ayant étudié ce sujet le lendemain au cours d'une séance publique en plénière cadrant avec sa session ordinaire n^o 01-01;

ÉTANT DONNÉ l'augmentation notable des échanges commerciaux dans les couloirs nord-américains de transport depuis l'entrée en vigueur de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA), ainsi que des problèmes que posent les gaz d'échappement le long de ces couloirs dans toute l'Amérique du Nord, notamment leurs effets sur la santé des enfants et sur la biodiversité, le CCPM recommande respectueusement au Conseil de poursuivre son travail concerté en tenant compte des suggestions suivantes :

1. Un groupe d'intervenants (formé de représentants de tous les paliers de gouvernement, du secteur privé, des collectivités — dont les collectivités autochtones — et du milieu universitaire, de même que de responsables de projets fructueux portant sur la gestion de la croissance) devrait choisir un couloir pilote de transport transfrontalier par le biais d'un processus de sélection fondé sur des critères:
 - instaurer et coordonner un processus intégré à la fois ouvert et transparent, s'engager à l'améliorer en permanence par une collecte continue de données et étendre cette collecte au-delà des frontières;
 - encourager le Secrétariat de la CCE d'élaborer un programme de sensibilisation de ces intervenants.
2. L'objectif visé est de dresser un plan de transport optimal pour la région pilote, dans l'optique d'instaurer un programme de couloirs écologiques faisant appel à la coopération transfrontalière et de faire de ce plan un modèle pour de nouvelles activités stratégiques.
 - Le groupe d'intervenants devra tout d'abord passer en revue l'expérience acquise grâce aux programmes déjà en place [p. ex., celui relatif à l'*International Clean Transportation Corridor* (ICTC-3, Couloir écologique de transport international), et celui de l'association des *Northeast States for Coordinated Air Use Management* (NESCAUM, Gestion coordonnée de l'utilisation de l'air dans les États du nord-est)] afin de mesurer la

- compatibilité des activités entreprises dans les divers couloirs et d'étendre, au besoin, la portée des programmes en cours par le biais d'activités stratégiques.
 - Il faudra considérer les mesures d'atténuation suggérées dans le rapport de la société conseil ICF en vue, notamment, d'harmoniser les normes relatives aux carburants et à la modification des moteurs.
 - Le groupe devra ensuite s'employer à atteindre les objectifs ci-dessous, en fonction des ressources disponibles et des priorités établies :
 - a) Intégrer des considérations relatives à l'utilisation des sols dans le processus d'examen du transport (en déterminant les zones qui donnent ou ne donnent pas lieu à une croissance).
 - b) Solliciter l'avis des collectivités touchées au sujet de l'orientation des activités de transport planifiées.
 - c) Trouver des moyens d'établir et de tenir à jour des ensembles de données comparables dans les pays signataires de l'ALÉNA afin de veiller à ce que le plan continue d'être fructueux.
 - d) Évaluer les risques que représentent les gaz d'échappement et leurs effets sur la santé humaine et dresser un plan de gestion de ces risques.
 - e) Promouvoir des incitatifs financiers tels que les crédits d'impôt afin de favoriser la réalisation d'activités visant l'aménagement de couloirs écologiques.
3. À long terme, dans toute activité de planification et d'implantation de centres de transport combiné, y compris les volets « interaction » et « concurrence possible » entre les divers modes de transport transfrontalier, il faudrait considérer les avantages environnementaux, tout en tenant compte des appareils judiciaires propres à chacun des trois pays.

APPROUVÉ PAR LES MEMBRES DU CCPM

Le 3 avril 2001