

N A T O ————  ———— O T A N

INFORMATION SERVICE

SERVICE DE L'INFORMATION

OTAN/NATO, 1110 Bruxelles ■ Telephones : 41.00.40 - 41.44.00 - 41.44.90

EN/2  
Juillet 1972

L'OTAN ET LES QUESTIONS DE L'ENVIRONNEMENT

RESUME DES PRINCIPALES ACTIVITES DU COMITE SUR LES DEFIS  
DE LA SOCIETE MODERNE EN 1971

En 1971, le Comité de l'OTAN sur les défis de la société moderne (CDSM) a accéléré ses études pilotes dans les domaines suivants : pollution atmosphérique, pollution des eaux côtières, pollution des eaux intérieures, sécurité routière, organisation des secours en cas de catastrophe naturelle et services modernes de soins médicaux. Conformément à la méthode du "pays pilote", chacun de ces sujets a d'abord été confié à un pays membre déterminé qui, avec le concours de pays copilotes et d'autres pays participants, a entrepris les études. Le CDSM a successivement deux sessions plénières, en avril et en novembre, avec la participation de hauts fonctionnaires délégués par les pays membres, ce qui a permis d'organiser de nouvelles tables rondes afin d'examiner les plans et la politique de chaque pays en matière d'environnement. De nombreux groupes d'étude pilote et de projet se sont réunis pour traiter des questions ci-dessus, avec le concours d'experts délégués par des pays qui font partie de l'OTAN et d'autres qui n'en font pas partie, ainsi que par plusieurs organisations internationales. Le CDSM a également poursuivi ses travaux sur trois autres études pilotes, à savoir la qualité de la vie de l'homme au travail, l'environnement et le développement des régions, les connaissances scientifiques et la prise des décisions. Une importante conférence sur les problèmes urbains s'est tenue au mois de mai, à Indianapolis, sous le

patronnage du CDSM, et ses résultats doivent aboutir à de nouveaux projets pilotes de ce comité. Le CDSM a d'autre part continué d'examiner la question de l'abus de la drogue en vue de contribuer au règlement de ce problème sur le plan mondial. Enfin, son programme de bourses est entré en vigueur.

Les aspects marquants des principales études pilotes ont été les suivants :

Pollution atmosphérique

Pays pilote : Etats-Unis

Copilotes : République fédérale d'Allemagne et Turquie

A l'issue des travaux approfondis menés par les experts au cours de l'année, le CDSM a publié des documents fixant des normes pour les oxydes de soufre et les particules en suspension ainsi qu'un document directeur concernant l'analyse de la qualité de l'air, tous ces documents s'appuyant sur des échantillonnages d'air réalisés par le CDSM à Francfort, à Ankara et à St Louis. Une résolution demandant un renforcement de la coopération et une intensification de la lutte contre la pollution atmosphérique, ainsi que l'harmonisation des actions entreprises a été présentée au CDSM au cours de sa session plénière de novembre, puis adoptée le 20 janvier 1972 par le Conseil de l'Atlantique Nord. En plus de l'activité mentionnée ci-dessus, le CDSM a organisé à Eindhoven (Pays-Bas), au mois de février, une conférence sur les systèmes de propulsion à faible pollution (automobile à moteur "propre"). La présence à cette conférence d'experts venus non seulement d'autres pays de l'OTAN, mais aussi de pays qui ne font pas partie de l'Alliance et de plusieurs organisations internationales a témoigné d'intérêt grandissant suscité par ce projet concernant la pollution atmosphérique.

Pollution des eaux côtières

Pilote : Belgique

Copilotes : Canada, France et Portugal

Les travaux entrepris dans le cadre de cette étude pilote ont porté en 1971 sur trois projets : mise en oeuvre de la résolution et des recommandations adoptées par le Conseil de l'Atlantique Nord en décembre 1970 au sujet de la pollution de la mer par les rejets de produits pétroliers, réalisation d'un modèle mathématique de la pollution en mer du Nord, et examen préliminaire du problème du déchargement des déchets dans les océans.

Au cours de l'année, des pays de l'OTAN ont pris, tant à l'échelon national que par l'intermédiaire d'accords internationaux, des mesures qui ont, notamment, consisté à ratifier rapidement les amendements de 1969 à la Convention de 1954 pour la prévention de la pollution de la mer par les produits pétroliers, et à appliquer la résolution de l'OTAN prévoyant la suppression, si possible d'ici à 1975, et au plus tard à la fin de la décennie, des rejets délibérés de produits pétroliers à la mer. Ces initiatives du CDSM ont permis d'obtenir des Nations Unies qu'elles examinent plus rapidement la question des rejets de produits pétroliers à la mer.

La Belgique a pris la direction de recherches océanographiques conduites en mer du Nord dans le but de réaliser un modèle mathématique de la pollution dans cette région. Elle a bénéficié, dans ses travaux, du concours des pays copilotes, spécialement le Canada, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la République fédérale d'Allemagne et les Etats-Unis. Le modèle est conçu de façon à fournir des données, non seulement sur l'ampleur de la localisation de la pollution en mer du Nord, mais aussi sur sa nature et son évolution futures. Ce modèle sera peut-être utile pour analyser la pollution dans d'autres secteurs.

Les autorités belges ont entrepris d'étudier les travaux menés à l'échelon régional et international dans ce domaine en vue d'en tirer des conclusions pour les mesures que l'OTAN pourrait avoir à prendre en ce qui concerne les rejets de déchets dans les océans. A la fin de 1971, aucune action n'avait encore été proposée au CDSM.

Pollution des eaux intérieures

Pays pilote : Canada

Copilotes : Belgique, France et Etats-Unis

A la suite du colloque organisé à Fredericton (Nouveau Brunswick), au Canada, du 27 septembre au 1er octobre 1971, le programme de travail détaillé mentionné ci-dessous a été fixé pour cette étude pilote du CDSM et de l'OTAN. Cette étude devra être terminée au début de 1974 et sera menée sous la direction générale et la responsabilité du Canada.

Le Canada et les Etats-Unis ont décidé de rédiger en commun une monographie sur les principes qui doivent guider l'étude approfondie d'un bassin hydrographique en prenant l'exemple du projet d'étude du bassin de la Saint John River dans le Nouveau Brunswick et le Maine. Le texte de l'étude sera revu par un comité de rédaction des pays copilotes afin d'être ultérieurement publié par le CDSM à Bruxelles.

La France a été chargée d'une étude spéciale sur l'emploi des instruments indirects de gestion de l'eau. Elle a accepté d'organiser un colloque qui s'est tenu à Metz, au printemps 1972, et s'est chargée de mener les études corollaires : il s'agissait notamment d'élaborer des procédures de partage des dépenses entre les utilisateurs d'eau industrielle et domestique, d'évaluer le coût de la lutte contre la pollution de l'eau industrielle, de faire des études socio-économiques afin d'établir une hiérarchie des dommages causés aux personnes par la pollution, et d'apprécier le bénéfice que peut tirer la société de la lutte contre la pollution.

Les Etats-Unis ont accepté d'organiser une conférence qui se tiendra dans l'Etat du Maine, à l'automne 1972, sur le thème de la méthode à suivre pour définir les objectifs et pour fixer des critères concernant la qualité de l'eau dans un bassin international.

La Belgique, quant à elle, sera chargée d'examiner le rôle des modèles dans la prise des décisions en matière de gestion. Elle réunira les données les plus récentes dont on dispose, afin d'améliorer les équations de départ utilisées pour les modèles de simulation en vue d'analyser le rôle des modèles dans la prise des décisions en matière de gestion. La Belgique a accepté d'organiser une conférence ou un séminaire sur ces questions à Bruxelles, au printemps 1973.

Sécurité routière

Pays pilote : Etats-Unis

Chargés des projets : Belgique, Canada, France,

République fédérale d'Allemagne, Italie et Pays-Bas

Cette étude pilote, qui porte sur sept projets, a figuré parmi les secteurs où l'activité du CDSM a été la plus soutenue en 1971. De nombreux groupes de projet se sont réunis dans le courant de l'année afin d'organiser et de mettre au point leur programme de travail. Les Etats-Unis, qui dirigent l'ensemble des études, ont en outre été chargés du projet de véhicule expérimental de sécurité (VES). Des accords techniques bilatéraux concernant la réalisation d'un VES ont été passés en 1971 entre les Etats-Unis, la République fédérale d'Allemagne, l'Italie, le Royaume-Uni, la France et le Japon (la Suède a adhéré plus tard à ce projet). L'objectif de l'exercice est de réaliser des prototypes de VES dans les catégories de 1000 et 2000 kg. afin, notamment, de doter les véhicules de série de caractéristiques de sécurité améliorées. La Belgique, qui dirige le projet relatif à la sécurité des piétons, a diffusé un questionnaire sur les accidents dans lesquels des piétons sont impliqués; ce questionnaire vise à améliorer les données recueillies et à en faciliter la comparaison, ce qui devrait permettre d'aider les autorités nationales à aménager les mesures de sécurité correspondantes. Le Canada, qui dirige le sous-projet concernant l'alcool et la sécurité routière, a publié un questionnaire dont les réponses serviront de point de départ à une étude auprès des usagers de la route dans plusieurs pays de

l'OTAN. La France, qui dirige le projet concernant les points dangereux des réseaux routiers, a également diffusé un questionnaire et les réponses qui y seront faites devraient être étudiées à l'occasion d'un colloque, en 1972, et servir de point de départ à la rédaction d'un rapport. De son côté, la République fédérale d'Allemagne, qui dirige le projet relatif à l'inspection des véhicules à moteur, a organisé un séminaire à Cologne, au mois d'octobre, afin de faire connaître le système appliqué sur son territoire, d'en analyser les possibilités d'application à d'autres pays et de permettre un échange d'informations sur les systèmes en vigueur dans d'autres pays de l'OTAN. L'Italie, quant à elle, dirige le projet consacré aux secours médicaux d'urgence, et a recueilli des données nationales ainsi qu'un grand nombre de suggestions formulées par les pays de l'OTAN, qui serviront de point de départ à l'organisation d'un colloque et à la rédaction d'un rapport. Enfin, le projet de recherche sur les accidents, dirigé par les Pays-Bas, a porté essentiellement sur l'élaboration d'un formulaire standard de compte rendu destiné aux commissions d'enquête sur les accidents. Dans le cadre de ce projet, une cinquantaine de commissions ont entrepris, dans six pays de l'OTAN, une campagne destinée à recueillir des informations sur les accidents de la route qui se produisent actuellement. L'analyse des résultats de ces recherches sera faite sur ordinateur en 1972 et servira de point de départ à la rédaction d'un rapport.

Organisation des secours en cas de catastrophe  
naturelle

Pays pilote : Etats-Unis

Copilotes : Italie et Turquie

Faisant suite au colloque international qui avait eu lieu à Venise, en octobre 1970, sur le thème de la réduction des effets des inondations, une réunion internationale d'experts s'est tenue à San Francisco, au mois de mai, sur la réduction des dangers que comportent les séismes. Ces deux secteurs - inondations et séismes - constituaient les deux aspects essentiels

du projet pilote du CDSM. Le Conseil de l'Atlantique Nord a adopté en mai 1971 plusieurs recommandations concernant la réduction des effets des inondations, demandant instamment, d'une part, que les gouvernements intéressés de l'OTAN accordent une attention immédiate au problème consistant à prévoir le niveau des eaux pour les inondations soudaines, d'autre part, que l'OTAN facilite des échanges d'informations scientifiques et techniques sur les inondations, et enfin, que des mesures soient prises au sein de l'OTAN en vue de coordonner l'organisation internationale des secours en cas d'inondation.

Les recommandations émises par la réunion de San Francisco ont été adoptées par le CDSM en novembre. Il était notamment recommandé de prendre des mesures, tant à l'échelon national qu'à l'échelon international, pour appuyer l'action renforcée des Nations Unies dans le domaine de l'organisation des secours en cas de catastrophe naturelle et pour la mise au point de programmes de recherche et de formation plus efficaces, ainsi que d'entreprendre à l'échelon national des études et des actions plus énergiques.

Systèmes modernes de soins médicaux

Pays pilote : Etats-Unis

Chargés des projets : Royaume-Uni, République fédérale d'Allemagne, Italie et Canada

A la suite d'une réunion d'experts organisée à Florence au mois d'octobre, le CDSM a mis au point et approuvé cette nouvelle étude pilote au cours de sa session plénière de novembre. Le projet, qui avait été examiné de façon officieuse avec des fonctionnaires de l'OMS à Genève à l'issue de la réunion de Florence, comportera les cinq volets suivants :

Automatisation des laboratoires cliniques : dirigé par le Royaume-Uni, ce sous-projet vise à aider les pays de l'OTAN à mieux faire face, grâce à une automatisation plus poussée, à l'effort croissant que nécessitent les essais en laboratoire qui

exigent actuellement un personnel nombreux et hautement qualifié alors que les spécialistes sont rares. Classification automatique des malades non hospitalisés : dirigé par la République fédérale d'Allemagne, ce sous-projet a pour but d'examiner les moyens permettant de classer rapidement les malades non hospitalisés d'après les soins particuliers qu'ils nécessitent, ce qui facilite leur envoi aux services compétents, pour diagnostic et traitement. Services médicaux d'urgence : ce projet est dirigé par l'Italie, et vise à permettre une utilisation plus efficace des installations et du personnel spécialisés, rares et coûteux, dont disposent les hôpitaux pour les urgences. En conséquence, il complètera le projet qui traite des soins médicaux d'urgence nécessaires aux accidentés de la route, mais aura une portée plus vaste puisqu'il s'étendra aux accidents survenus dans les habitations et aux accidents du travail. Méthodologie de la surveillance médicale : ce sous-projet est dirigé par le Canada et portera sur l'étude des moyens qui permettraient aux médecins d'être plus efficaces en se fondant sur les travaux de surveillance et d'analyse effectués par leurs confrères. L'un des éléments essentiels qui entrent en jeu est que 80% de toutes les dépenses sanitaires sont liées à l'action et à la décision des médecins. Réadaptation des toxicomanes : ce sous-projet est dirigé par les Etats-Unis et a pour but d'amener les pays de l'OTAN à coopérer pour élaborer des techniques de lutte contre l'usage de la drogue et de réadaptation des toxicomanes.

Parmi les activités du CDSM pour lesquelles les travaux se sont poursuivis en 1971 essentiellement au sein du pays pilote, ont figuré les suivantes :

D'après le Dr N.A.B. Wilson, expert britannique qui a rédigé un rapport en 1971 pour cette étude pilote, la qualité de la vie de l'homme au travail dépend à la fois des résultats obtenus par le travailleur et de la satisfaction que celui-ci en retire. L'expert montre dans son rapport comment certaines caractéristiques des systèmes industriels modernes affectent, en premier lieu, l'attitude des gens face à leur travail et, à long



terme, leur sens des responsabilités et leur enthousiasme à la tâche. L'étude officieuse, qui cite de nombreux cas répertoriés au Royaume-Uni, aux Etats-Unis, aux Pays-Bas et en Norvège, suggère que le CDSM étudie la convocation d'une réunion internationale sur cette question.

La France, pays pilote de l'étude sur l'environnement et le développement des régions, s'est essentiellement attachée aux données qu'elle a pu obtenir à ce sujet dans les pays de l'OTAN, et s'est intéressée plus spécialement à l'expérience acquise aux Etats-Unis et au Royaume-Uni, en vue d'intégrer la documentation ainsi recueillie aux données déjà réunies en France. Un rapport doit être présenté à l'OTAN vers la fin de 1972.

La République fédérale d'Allemagne a terminé son étude pilote sur les connaissances scientifiques et la prise des décisions, après avoir mis au point et appliqué un programme national sur l'environnement qui a fourni un exemple pratique de la façon dont les connaissances scientifiques et l'expérience acquise peuvent être utilisées pour la prise des décisions politiques.

Cinq cents délégués venus de dix-huit pays, dont tous les pays de l'OTAN, ainsi que d'Autriche, du Japon et du Mexique, ont participé à la Conférence internationale sur les problèmes urbains. Des rapports ont été présentés sur des questions telles que l'environnement, les loisirs, la culture, l'esthétique du cadre de vie, le logement, les transports, la santé et la sécurité publiques, l'organisation des affaires locales, la planification, le développement et les ressources budgétaires. Tous ces rapports auront sans doute des prolongements dans l'action entreprise à l'échelon national et international et amèneront probablement le CDSM à lancer certains projets pilotes dans des secteurs concernant les problèmes urbains.

Le CDSM a, d'autre part, continué à examiner la situation mondiale en ce qui concerne l'abus de la drogue, ce qui a donné l'occasion aux délégués auprès du comité de procéder à d'utiles échanges de vues, notamment sur l'opportunité de poursuivre l'action en ce domaine au sein des instances compétentes des Nations Unies.

Enfin, en 1971, le CDSM a lancé un programme de bourses sur la politique des pouvoirs publics dans le domaine de l'environnement naturel et social. Environ soixante-dix demandes de bourses ont été présentées par des candidats des quinze pays de l'OTAN. Les dossiers ont été examinés par un comité de sélection de haut niveau qui a accordé cinq bourses du CDSM.