

e) Tous les pays membres de la CEE devraient oeuvrer individuellement et collectivement à la réduction des émissions de SO<sub>2</sub> et de NO<sub>x</sub> et soutenir l'achèvement, dans les plus brefs délais, de l'élaboration d'un protocole sur les COV (composés organiques volatils).

f) Recommander que l'élaboration et la mise en oeuvre de stratégies appropriées de lutte contre la pollution et de conservation soient guidées par le principe consistant à prévenir et à minimiser les émissions par des moyens économiques et efficaces et en utilisant à bon escient les meilleures techniques disponibles, celles-ci devant être continuellement améliorées sans entraîner de dépenses excessives. La notion de charges critiques devrait servir de ligne directrice pour formuler ces stratégies lorsque la science a fourni les données nécessaires.

g) Introduire et actualiser un système d'étiquetage indiquant la consommation d'énergie et des accords facultatifs ou des normes obligatoires selon qu'il conviendra, en ce qui concerne les produits et procédés, dans le but d'améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments et des appareils. Les gouvernements devraient promouvoir l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules automobiles au moyen d'étiquettes et d'autres mesures fournissant des indications sur la consommation d'énergie prévue et en fixant des principes directeurs ou des normes pour la consommation de carburant des véhicules nouveaux. Ces efforts devraient être facilités par une action concertée des pays et organisations intéressés. Nous demandons à la CEE d'examiner périodiquement les progrès réalisés en la matière.

h) Introduire et actualiser des politiques générales visant à supprimer les obstacles à la pénétration sur les marchés des techniques à haute efficacité énergétique, des énergies renouvelables et des techniques non polluantes et promouvoir les procédés à haute efficacité énergétique dans tous les secteurs. Il faudrait établir un équilibre raisonnable entre les crédits de recherche-développement et d'expérimentation affectés, d'une part, aux sources d'énergie renouvelables et, d'autre part, aux sources d'énergie non renouvelables. Dans certains pays, cela devrait se traduire par une augmentation des crédits consacrés aux sources d'énergie renouvelables.

i) Réduire les effets nuisibles des transports sur l'environnement en encourageant le développement de services de transport urbains et régionaux rapides, sûrs et commodes et en réduisant la circulation automobile en zone urbaine au moyen d'une stratégie coordonnée adaptée au contexte national et visant à :

- améliorer l'efficacité des services de transport publics tels que chemins de fer, métro et autobus;
- favoriser, au moyen d'instruments économiques, réglementaires ou autres, l'utilisation de véhicules à meilleur rendement énergétique et à faible échappement, compte tenu, notamment, des progrès encourageants accomplis dans la mise au point du moteur "sobri" et sachant que des prototypes de petites voitures ont réalisé des consommations de 2 à 4 litres aux 100 kms dans les conditions des essais;