

Transports et environnement en Europe

L'augmentation des volumes de transport entraîne une intensification des pressions exercées sur l'environnement, notamment en ce qui concerne le changement climatique et la perte de biodiversité. Les efforts actuels destinés à contrer ces tendances ne font, au mieux, que ralentir le rythme de cette augmentation.

Sur une note plus positive, les améliorations technologiques permettent de réduire la pollution atmosphérique due au transport routier, en dépit de l'augmentation des volumes de circulation. Mais beaucoup reste encore à faire pour résoudre le problème de la pollution atmosphérique en zone urbaine.

Ce briefing examine l'évolution de la situation depuis le début des années 1990 jusqu'au début des années 2000.

Tendances dans le secteur des transports

Persistance de l'augmentation des volumes de transports

Le découplage de la croissance des transports et de la croissance économique, qui constitue depuis plusieurs années un objectif essentiel de la politique des transports de l'UE, n'a pas encore été atteint. Les volumes de transport au sein de l'UE ont enregistré une croissance constante, à un rythme comparable ou supérieur à celui de l'économie: soit près de 20 % pour le transport de passagers et environ 30 % pour le transport de fret.

Une croissance du transport par route et par air supérieure à celle des autres modes de transport

La stabilisation, d'ici 2010, de la répartition modale des transports aux niveaux de 1998 constitue un autre objectif clé de la politique communautaire dans ce domaine.

Toutefois, la croissance des transports au cours des années 1990 a été dominée par les transports routier et aérien, tandis que les

autres modes tels que le rail et les voies navigables ont eu tendance à stagner, voire à décliner. Le transport aérien a connu la croissance la plus rapide avec un taux de 5 % ou plus.

Expansion continue des infrastructures de transport

Au cours de la dernière décennie, le réseau autoroutier a été étendu de plus de 12 000 km dans les anciens États membres et d'environ 1 000 km dans les nouveaux.

Les investissements au profit du réseau transeuropéen de transport de l'UE ont essentiellement visé à combler les fossés transfrontaliers entre réseaux routiers et réseaux ferroviaires à grande vitesse, le programme routier devançant nettement le programme ferroviaire.

Par conséquent, la longueur totale du réseau routier a connu une croissance rapide, tandis que l'étendue des infrastructures de rail conventionnel et de voies navigables a peu à peu diminué.

Structures générales des prix incapables de soutenir les objectifs de la politique des transports de l'UE

Peu de progrès ont été réalisés en matière de restructuration des prix du transport vers une meilleure internalisation des coûts externes, un objectif qui pourrait contribuer à la réduction de la demande globale en transports et infrastructures tout en optimisant la répartition modale.

À titre d'exemple, les prix continuent à favoriser le véhicule privé au détriment des transports publics. Le coût total du transport par voiture, comprenant tant l'achat que les coûts opérationnels, est demeuré stable tandis que les coûts liés aux autres moyens de transport ont augmenté. Ceci introduit un biais au niveau de l'accessibilité aux services et de la mobilité.

Une réglementation visant à récupérer en partie les dépenses liées aux infrastructures est actuellement mise en place pour le transport ferroviaire et routier, et les revendications d'instauration d'une taxe sur les carburants pour les vols intra-communautaires ne cesse de gagner du terrain.



Tendances pour l'environnement

Chute des émissions de polluants nocifs

Les émissions de polluants dangereux rejetés par les véhicules routiers ont nettement diminué. Cette réduction peut être attribuée aux normes d'émission pour les véhicules établies par l'UE, lesquelles ont été renforcées avec succès au début des années 1990 dans le cadre d'un processus encore en cours. Les émissions de polluants réglementés ont diminué de 24 à 35 % (à l'exclusion de ceux issus de l'aviation internationale et du transport maritime).

Toutefois, malgré la réduction de la pollution atmosphérique due au transport routier, de sérieux problèmes liés à la qualité de l'air persistent dans les zones urbaines. Davantage d'initiatives sont requises afin de réduire l'exposition de la population aux polluants ayant un impact sur la santé.

Ainsi, veiller à ce que les cycles d'essai reflètent les conditions de conduite réelles, y compris la pratique du 'chip-tuning' sur les véhicules diesel, pourrait s'avérer tout aussi important que le renforcement des normes pour les véhicules routiers.

Les normes d'émission seront tout d'abord introduites pour le ferroviaire et la navigation fluviale, ce à compter de 2005. Les normes internationales d'émissions dues aux avions existent depuis de nombreuses années et ont été renforcées au cours des années 1990. Toutefois, ces normes

tiennent uniquement compte des émissions rejetées dans et autour des aéroports; les émissions rejetées en vol à haute altitude et contribuant au réchauffement global ne sont pas prises en compte.

Augmentation des émissions de gaz à effet de serre

Les voitures de transport de passagers sont désormais plus efficaces. Cependant, la diminution des émissions de CO₂ spécifique aux voitures qui s'en est suivie a été largement contrebalancée par la croissance des transports. Il en résulte une nette augmentation, soit d'environ 20 %, des émissions de CO₂ résultant du transport routier.

Les engagements pris par l'industrie automobile en vue de réduire les émissions de CO₂ générées par les véhicules arrive à échéance en 2008/2009. Il convient donc de clarifier la future réglementation dans ce domaine, en élargissant son champ d'application aux camions et en veillant à ce que les cycles d'essai reflètent les conditions de conduite réelles et le recours à des équipements tels que les climatiseurs. L'aviation contribue également largement et de manière croissante à l'émission de CO₂.

Compte tenu de la croissance rapide du transport aérien, ses impacts sur le climat dépasseront d'ici peu ceux des véhicules de transport de passagers, selon une proportion qui devrait être deux fois supérieure d'ici 2030. À l'instar du

transport maritime international, l'aviation n'entre pas dans le cadre réglementaire du protocole de Kyoto.

Pressions de plus en plus fortes sur les habitats

Les infrastructures de transport exercent une pression croissante sur les habitats et la biodiversité en raison de l'utilisation de terres, des nuisances sonores et lumineuses, de la pollution de l'air et de la fragmentation des paysages. Au fur et à mesure que ces infrastructures s'étendent, de plus en plus de zones naturelles classées seront soumises à de telles pressions. En moyenne, environ la moitié des zones classées en Europe subissent d'ores et déjà les conséquences du transport. Les différences régionales, qui sont étroitement liées aux variations de la densité de population, sont considérables. Cependant, les effets du transport n'en demeurent pas moins sérieux, même dans les régions reculées de l'Arctique.

Références

Ten key transport and environment issues for policymakers (Dix problèmes clés en matière de transport et d'environnement pour les décideurs politiques), rapport AEE n° 3/2004, Agence européenne pour l'environnement, Copenhague, 2004.

Agence européenne pour l'environnement
Kongens Nytorv 6
1050 Copenhague K
Danemark

Tél : +45 33 36 71 00
Fax: +45 33 36 71 99

Web: www.eea.eu.int
Renseignements: www.eea.eu.int/enquiries

