

Ouvrir la voie à l'élargissement de l'UE

Indicateurs de l'intégration des transports
et de l'environnement
TERM 2002

Résumé

Directeurs de projet
Ann Dom
Wouter de Ridder
Agence européenne pour l'environnement



Couverture: EEA
Mise en page: Brandenburg a/s

Avis juridique

Les contenus du présent rapport ne reflètent pas nécessairement l'opinion officielle des Communautés Européennes ni d'autres institutions de la Communauté Européenne. Ni l'Agence européenne pour l'environnement ni les personnes ou sociétés qui agissent pour le compte de l'Agence ne pourront être tenues pour responsables de l'utilisation qui pourrait être faite des informations contenues dans ce rapport.

De nombreuses informations supplémentaires sur l'Union Européenne sont disponibles sur l'Internet.

Pour y accéder, utiliser le serveur Europa (<http://europa.eu.int>).

Une fiche bibliographique figure à la fin de l'ouvrage.

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, 2002

ISBN: 92-9167-531-8

© AEE, Copenhague, 2002

Production conforme aux normes environnementales

Cette publication est imprimée conformément aux normes d'environnement les plus élevées.

Imprimé au Danemark par Scanprint S.A.

Certificat d'environnement: ISO 14001

Certificat de qualité: ISO 9001: 2000

Enregistrement EMAS: licence n°. DK- S-000015

Approuvé pour impression avec le 'label' d'environnement du Cygne nordique, licence n°. 541 055

Imprimé sur du papier recyclé et blanchi sans chlore.



Agence européenne pour l'environnement
Kongens Nytorv 6
DK-1050 Copenhagen K
Tel: (45) 33 36 71 00
Fax: (45) 33 36 71 99
E-mail: eea@eea.eu.int
Internet: <http://www.eea.eu.int>

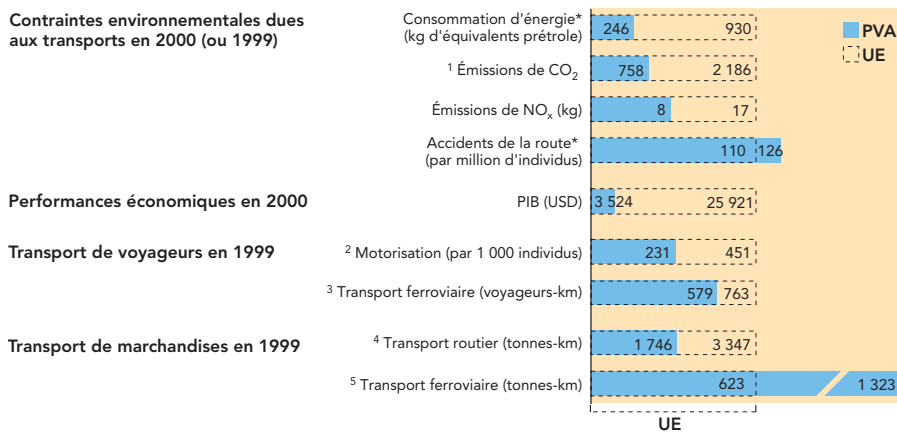
Les pays en voie d'adhésion: une situation de départ différente, mais une évolution rapide vers l'adoption des habitudes de transports anti-écologiques de l'Union européenne

Au cours de ces dix dernières années, la restructuration politique et économique mise en place dans les pays en voie d'adhésion (PVA) a entraîné une évolution substantielle de leurs systèmes de transports. Les volumes de transports, qui ont chuté de manière significative à la suite de la récession économique au début des années 90, augmentent à nouveau au rythme de l'amélioration de la situation économique. La répartition multimodale (les parts de marché des différents modes de transport) — bien qu'encore nettement meilleure que dans l'UE — évolue vers un système de trafic orienté vers la route, de sorte qu'à l'instar de l'UE, l'évolution des transports dans les pays en voie d'adhésion s'éloigne des objectifs de la stratégie du développement durable, à savoir opérer un transfert du trafic de la route vers les voies ferrées, les voies navigables et les transports publics.

Dans les pays en voie d'adhésion, la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre qui en résultent, par habitant, sont encore trois à quatre fois inférieures à celles de l'UE et les émissions d'oxydes d'azote, par habitant, sont environ 50 % inférieures. Les réseaux ferroviaires et routiers sont moins denses et, dès lors, la fragmentation de leur territoire est moins prononcée. Mais cette situation évolue rapidement.

Comme dans l'UE, les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie dues au transport sont en augmentation. La longueur des autoroutes a doublé au cours des dix dernières années, ce qui a accru la fragmentation des territoires. Le parc automobile est en moyenne quatre à cinq fois plus ancien; par conséquent, les pays en voie d'adhésion ont un retard de plusieurs années sur l'UE en termes d'adoption de carburants et de technologies plus performants. La diminution constatée des émissions de certains polluants atmosphériques (par exemple, NO_x) montre que les pays en voie d'adhésion sont en train de rattraper ce retard technologique. Néanmoins, la qualité de l'air dans les villes reste médiocre. La croissance du trafic ne cesse de contrebalancer les améliorations de la sécurité apportées aux automobiles et à l'infrastructure; le nombre de décès sur les routes se stabilise aux alentours de 21 000 par an dans les pays en voie d'adhésion, alors qu'on en compte 41 000 dans l'UE.

Figure 1 Taux comparatifs entre les PVA et l'UE (en valeurs absolues) relatifs aux contraintes environnementales, PIB et prestations de transport, tous par habitant



Remarques: * Ces données concernent l'année 1999.

¹ Chypre, Malte et la Turquie ne figurent pas dans les données des pays en voie d'adhésion.

² La Bulgarie et la Turquie ne figurent pas dans les données des pays en voie d'adhésion.

³ L'Estonie et la Turquie ne figurent pas dans les données des pays en voie d'adhésion.

⁴ La Bulgarie, Chypre, Malte, la République slovaque et la Turquie ne figurent pas dans les données des pays en voie d'adhésion.

⁵ La Turquie ne figure pas dans les données des pays en voie d'adhésion.

Sources: AIE, 2001a; AEE, 2002a-e et EMEP, 2002; CEE-ONU, 2001a-b; Eurostat, 2002a; Banque mondiale, 2002

Les politiques actuelles accordent la priorité au développement des infrastructures et à la réglementation en matière de technologies et de carburants: la mise en place de stratégies plus intégrées fait encore défaut

Au cours de ces dernières décennies, l'UE a consacré principalement ses politiques en matière de transport et d'environnement aux investissements dans le domaine des infrastructures (par exemple le réseau transeuropéen de transport (RTE-T)) et aux réglementations relatives à la sécurité et à l'environnement. Ce modèle est en train de se reproduire dans les pays en voie d'adhésion et ce n'est guère étonnant, car une des conditions requises pour l'adhésion est l'intégration des acquis de l'UE. Les indicateurs présentés dans ce rapport montrent déjà les avantages de l'introduction précoce des normes de l'UE en matière de véhicules, de carburants, d'environnement et de sécurité dans les pays en voie d'adhésion.

Disposer d'un réseau d'infrastructures de transport de qualité est un élément essentiel pour la société et l'économie ainsi que pour l'intégration à terme des pays en voie d'adhésion au sein de l'UE. Le développement du RTE-T et de son extension vers l'est est, dès lors, une des priorités principales de la politique commune en matière de transports. Néanmoins, aucune évaluation stratégique économique, environnementale et sociale de l'impact du RTE-T n'a encore été réalisée

Les données concernant les investissements en matière d'infrastructures sont anciennes, mais les données récentes concernant les financements par des banques internationales indiquent que la priorité est donnée à la construction routière plutôt qu'au développement des voies ferrées. Cela fait apparaître un risque d'effritement supplémentaire de la part des voies ferrées dans les systèmes de transport des pays en voie d'adhésion.

Plus récemment, de nouvelles lignes directrices politiques visant à freiner la croissance du trafic et à améliorer la répartition multimodale ont vu le jour dans l'UE. Elles concernent notamment l'internalisation des coûts externes, les accords volontaires avec l'industrie, la revitalisation des voies ferrées et des voies navigables intérieures. Les absences d'une définition claire d'objectifs, d'une réelle coordination avec l'aménagement du territoire, ainsi que d'une évaluation écologique stratégique à l'appui de l'aménagement des infrastructures nuisent à une politique durable des

transports. Certains progrès ont été réalisés dans ces domaines au sein de l'UE. Les pays en voie d'adhésion pourraient profiter de l'expérience de l'UE et utiliser ces outils relativement nouveaux.

Depuis le sommet de Cardiff, en 1998, sept États membres ont développé des stratégies nationales intégrées en matière d'environnement et de transport et sept États membres ont mis en place ou sont en train de mettre en place des systèmes nationaux de contrôle sur la base d'indicateurs. Le Conseil 'Transports' a également invité les futurs pays membres à adopter les principes européens d'intégration. Ces stratégies nationales intégrées et ces systèmes nationaux de contrôle sur la base d'indicateurs font, toutefois, encore défaut dans les pays en voie d'adhésion.

Contexte et historique du TERM

Ce rapport est le troisième à avoir été élaboré sur la base d'indicateurs dans le cadre du mécanisme de rapport sur les transports et l'environnement (TERM) — à la suite des premiers rapports (TERM 2000, TERM 2001) — mais il est le premier à inclure les pays en voie d'adhésion à l'UE. Le rapport compare les tendances dans ces pays et l'évolution récente dans l'UE.

TERM a pour objectif principal de contrôler l'état d'avancement et l'efficacité des stratégies d'intégration des transports et de l'environnement sur la base d'un ensemble d'indicateurs. Les indicateurs TERM ont été sélectionnés et rassemblés de manière à répondre à sept questions principales:

1. La performance environnementale du secteur des transports s'améliore-t-elle?
2. La gestion de la demande en transport s'améliore-t-elle et progresse-t-on dans le domaine du transport multimodal?
3. L'aménagement du territoire et les transports sont-ils mieux coordonnés de manière à faire coïncider la demande de transport avec le besoin d'accès?
4. Exploitions-nous de manière optimale les infrastructures de transport existantes et allons-nous vers un système de transport multimodal plus équilibré?
5. Nous dirigeons-nous vers une politique des prix plus équitable et plus efficace, qui assure l'internalisation des coûts externes?
6. À quelle vitesse les technologies plus performantes ont-elles été appliquées et quelle est l'efficacité des véhicules utilisés?
7. Les outils de gestion et de contrôle environnemental sont-ils utilisés efficacement pour soutenir la politique et la prise de décisions?





Ces questions — à l'exception de la question 3 pour laquelle nous ne disposons pas de données suffisantes — fournissent le cadre structurel nous permettant de présenter les tendances et messages clés exposés tout au long de la suite de ce résumé.

Quelques messages clés

À l'instar des rapports précédents, TERM 2002 *Ouvrir la voie à l'élargissement de l'UE* évalue l'évolution des progrès réalisés à la poursuite des buts ou objectifs 'd'intégration' existants*. Ceux-ci ont été identifiés dans des documents politiques de l'UE tels que le sixième programme d'action pour l'environnement (6PAE), la politique commune en matière de transport, la stratégie de développement durable de l'UE et différentes directives en matière d'environnement et de transport.

* Les données relatives aux documents connexes de politiques en matière de transport et d'environnement figurent en page 17

Les 'visages' (smiley) en face de chaque indicateur visent à donner une évaluation concise de la tendance pour cet indicateur dans les pays en voie d'adhésion, suivant le schéma général ci-après:

-  tendance positive, orientée vers l'objectif ciblé par une stratégie politique
-  quelques évolutions positives, mais elles sont soit insuffisantes pour atteindre l'objectif ciblé, soit accompagnées de tendances mitigées au sein du même indicateur
-  tendance défavorable, s'éloignant de l'objectif ciblé par une stratégie politique
-  tendance impossible à évaluer en raison d'un manque d'informations ou d'une absence d'objectif ciblé par une stratégie politique

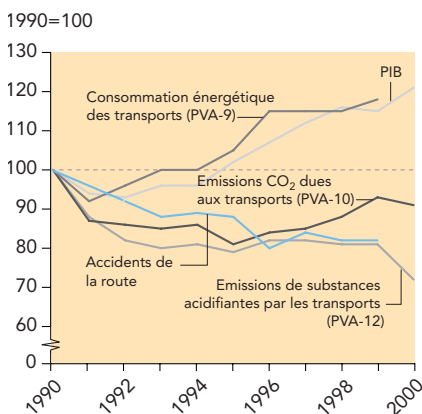
La performance environnementale du secteur des transports s'améliore-t-elle (1)?

- ☹️ La consommation d'énergie due au transport augmente rapidement, principalement en raison de l'accroissement des transports routiers
- ☹️ Les émissions de CO₂ des transports dans les pays en voie d'adhésion ont diminué au début des années 90, mais elles augmentent actuellement avec le volume du trafic
- 😐 Les émissions de polluants atmosphériques dus aux transports dans les pays en voie d'adhésion ont baissé au début des années 90, mais se sont, depuis lors, stabilisées
- 😐 La qualité de l'air dans les villes s'améliore, mais les populations urbaines restent exposées à un niveau de pollution qui présente un risque pour la santé
- 😐 Dans les pays en voie d'adhésion, le nombre de décès accidentels sur la route a diminué au début des années 90, mais il se stabilise actuellement à environ 21 000 par an

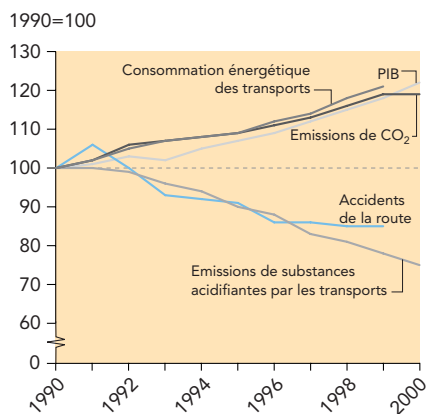
Pression des transports sur l'environnement pour les pays en voie d'adhésion et l'UE-15, 1990–2000

Figure 2

Pays candidats à l'adhésion



États membres



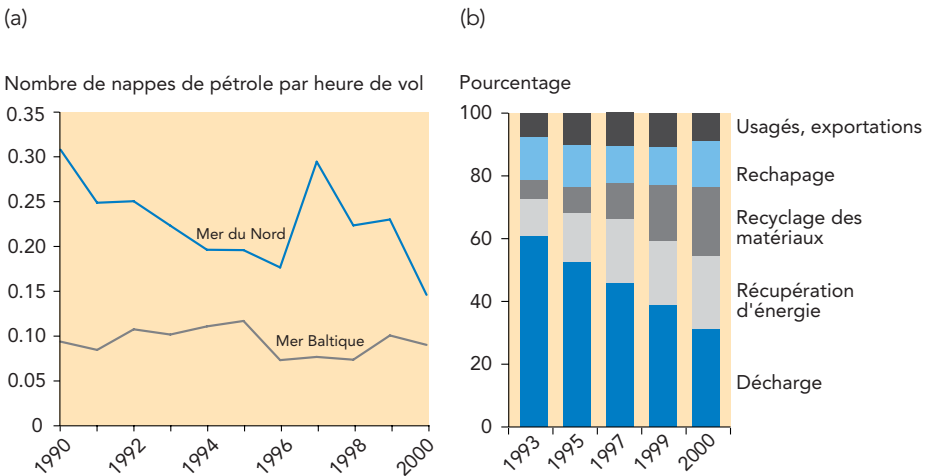
Remarques: La consommation d'énergie comprend le transport routier, ferroviaire, aérien domestique et international, la navigation intérieure, les oléoducs et les transports non spécifiés (PVA-9 ne comprend pas les États baltes et la Slovaquie en raison de l'absence de données pour 1990 et 1991). Les données relatives aux émissions englobent l'ensemble des modes de transports à l'exception de l'aviation et de la navigation maritime; AC-10 ne comprend pas Chypre, Malte et la Turquie; PVA-12 ne comprend pas Malte.

Sources: AIE, 2001a; AEE, 2002a-e et EMEP, 2002; CEE-ONU, 2001b; Eurostat, 2002a; Banque mondiale, 2002

La performance environnementale du secteur des transports s'améliore-t-elle (2)?

- ☹️ L'utilisation des terres par les infrastructures s'accroît constamment
- ☹️ Dans les pays en voie d'adhésion, la fragmentation des sols est moindre que dans l'UE, mais elle augmente en raison du développement des infrastructures
- ☹️ L'extension des réseaux d'infrastructures accroît la pression sur les zones de protection désignées
- ☹️ Le nombre de déversements illégaux de pétrole constatés provenant de la navigation commerciale reste stable dans la mer Baltique et n'est pas contrôlé dans la mer Noire
- ☹️ Le nombre de véhicules en fin d'usage et de pneus usagés devrait augmenter considérablement

Figure 3 (a) Nombre de nappes de pétrole annuellement observées par heure de vol dans la mer Baltique et la mer du Nord et (b) traitement des déchets de pneu dans l'UE+3



Remarques: UE+3 signifie UE ainsi que l'Islande, le Liechtenstein et la Norvège. Les pourcentages sont fondés sur des tonnes de pneus.

Sources: Convention d'Helsinki (<http://www.helcom.fi/>); Accord de Bonn (<http://www.bonnagreement.org/>); ETRA, 2002. Sources: Helsinki Convention (<http://www.helcom.fi/>); Bonn Agreement (<http://www.bonnagreement.org/>); ETRA, 2002.

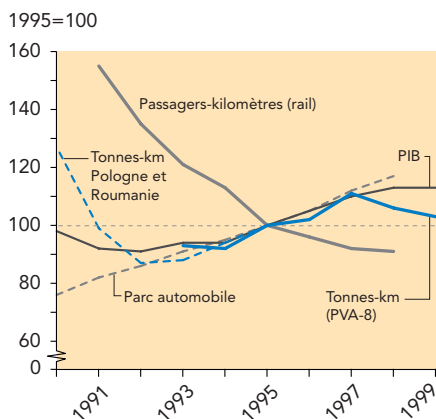
La gestion de la demande en transport s'améliore-t-elle et progresse-t-on dans le domaine du transport multimodal?

- ☹ Dans les pays en voie d'adhésion, l'intensité du transport de marchandises (tonne-km par unité d'activité économique) est en baisse, mais elle est encore cinq fois plus élevée en moyenne que dans l'Union européenne
- ☹ Le transport de marchandises dans les pays en voie d'adhésion est en train de s'orienter vers le trafic routier, mais la part de la voie ferrée y est encore beaucoup plus importante que dans l'Union européenne
- ? Le transport des passagers est en augmentation dans les pays en voie d'adhésion, mais les informations ne sont pas suffisantes pour quantifier cette tendance
- ☹ Le transport de passagers s'oriente vers la voie routière et la voie aérienne, mais la part de la voie ferrée dans les pays en voie d'adhésion est encore bien supérieure à la moyenne de l'Union européenne.

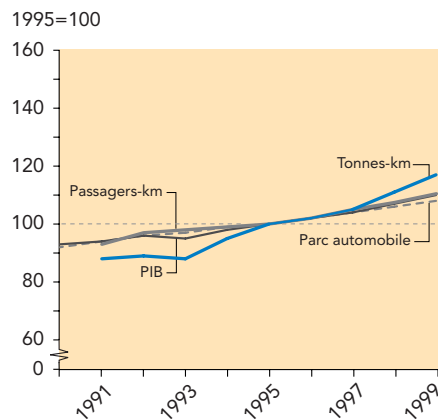
Volumes de transports, PIB et parc automobile, 1990-99

Figure 4

Pays en voie d'adhésion



États membres



Remarques: PIB selon le cours de 1995. Le transport de marchandises comprend le transport par voie routière, par voie ferrée et par voie navigable intérieure. Les données pour les pays en voie d'adhésion se rapportent à la République tchèque, l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la Roumanie et la Slovénie. Le transport de passagers (UE) comprend le transport par voiture, bus/autocar, voie ferrée, tram/méto et voie aérienne domestique, intra- et extra-européenne. Les données concernant le transport de passagers par voie routière dans les PVA sont rares, le parc automobile n'est indiqué qu'à titre d'approximation.

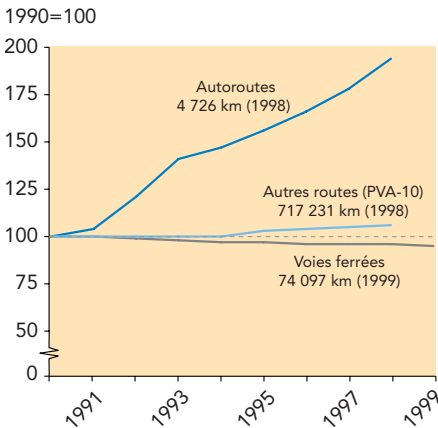
Source: CEE-ONU, 2001a; Eurostat, 2002a; Banque mondiale, 2002.

Exploitions-nous de manière optimale les infrastructures de transport existantes et allons-nous vers un système de transport multimodal plus équilibré?

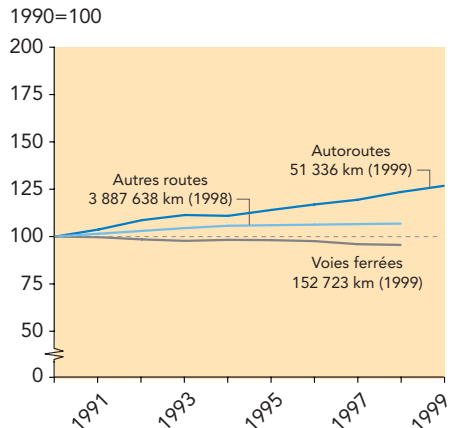
- ① La longueur des autoroutes a presque doublé en dix ans, mais la densité routière des pays en voie d'adhésion est encore moindre que celle de l'Union européenne
- ② Les données limitées sur les investissements montrent la priorité donnée aux investissements routiers

Figure 5 **Évolution de la longueur des infrastructures de transport dans les pays en voie d'adhésion et dans l'UE, 1990-99**

Pays en voie d'adhésion



États membres



Remarques: Les données sur les routes, à l'exception des autoroutes, se fondent sur les PVA-10 (à l'exception de la République tchèque, de l'Estonie et de la Turquie). Les oléoducs et les voies navigables intérieures restent plus ou moins stables et ne sont, dès lors, pas mentionnées dans le graphique.

Source: CEE-ONU, 2001a (et Eurostat, 2002a pour les données manquantes).

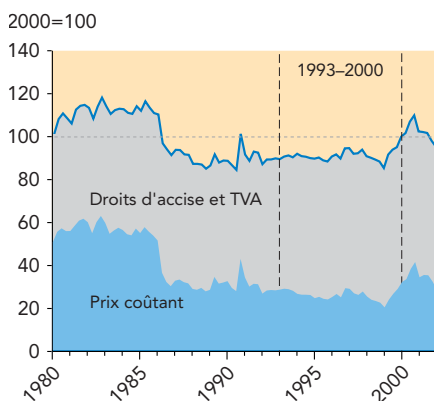
Nous dirigeons-nous vers une politique des prix plus équitable et plus efficace qui assure l'internalisation des coûts externes?

- ❓ Les coûts externes des transports ne sont pas encore quantifiés pour les pays en voie d'adhésion
- ☹️ Il existe peu d'instruments d'internalisation en vigueur dans les pays en voie d'adhésion
- ☹️ L'évolution du prix des carburants n'encourage pas l'utilisation de moyens de transport plus économiques en carburant.

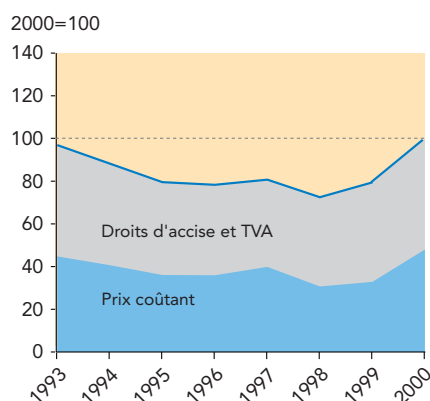
Moyenne pondérée du prix coûtant de l'essence (UE) et du diesel (PVA), TVA et droits d'accise

Figure 6

Quatre pays en voie d'adhésion



États membres



Remarques: Le graphique pour l'UE concerne les prix moyens pondérés du diesel et de l'essence sans plomb, sur la base des chiffres de vente. Les chiffres de vente n'étant pas disponibles pour les pays en voie d'adhésion (République tchèque, Hongrie, Pologne et Turquie), seuls les prix du diesel sont indiqués. La période de temps visée varie également entre les deux graphiques.

Source: AIE, 2001b; Eurostat, 2002b.

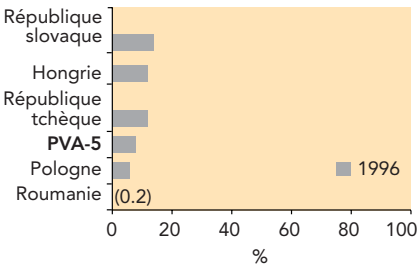
À quelle vitesse les technologies plus performantes ont-elles été appliquées et quelle est l'efficacité des véhicules utilisés?

- ② Aucune donnée sur le rendement énergétique n'est disponible pour les pays en voie d'adhésion; dans l'Union européenne, on constate une amélioration pour tous les moyens de transport, à l'exception de la voie ferrée
- ② Aucune donnée sur les émissions particulières (émissions de polluants atmosphériques par unité de transport) des véhicules dans les pays en voie d'adhésion n'est disponible; on constate une amélioration importante pour les véhicules routiers de l'UE
- ☹ Le parc de véhicules des pays en voie d'adhésion est en moyenne quatre à cinq fois plus ancien que celui de l'Union européenne
- ☹ La consommation des véhicules et les normes de carburant s'améliorent, mais la proportion de voitures équipées d'un pot catalytique est encore faible dans les pays en voie d'adhésion

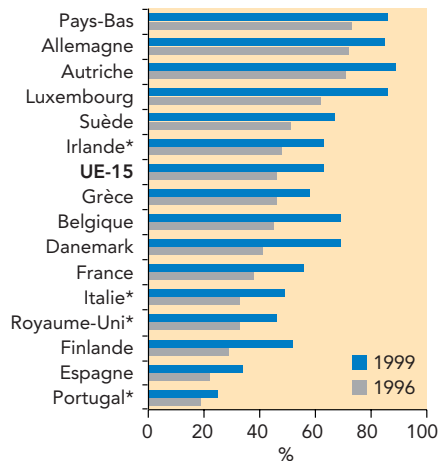
Figure 7

Pourcentage de voitures à essence équipées d'un pot catalytique dans les PVA (1996) et dans l'UE (1996 et 1999)

Pays en voie d'adhésion



États membres



Remarque: Les données pour l'Irlande, l'Italie, le Royaume-Uni et le Portugal concernent 1996-98 plutôt que 1996-99.

Sources: Eurostat, 2002a; CRE, 1998; CEE-ONU, 2001a.

Les outils de gestion et de contrôle environnemental sont-ils utilisés efficacement pour soutenir la politique et la prise de décisions?

- ☹ Les stratégies intégrées des transports et de l'environnement dans les pays en voie d'adhésion font encore défaut
- ☹ La coopération institutionnelle en matière de transport et d'environnement vient de débiter dans les pays en voie d'adhésion, mais elle est rarement officialisée
- ☹ Les pays en voie d'adhésion ne contrôlent pas l'intégration environnementale dans leurs politiques de transports
- ☹ Quelques pays en voie d'adhésion ont des exigences légales en matière d'évaluation environnementale stratégique, mais l'application dans le secteur des transports est limitée à des initiatives pilotes

Aperçu des outils d'intégration de la gestion dans les pays en voie d'adhésion

Tableau 1

	Stratégie intégrée des transports et de l'environnement	Coopération institutionnelle	Surveillance des transports et de l'environnement	Évaluation stratégique de l'environnement
Bulgarie		✓		✓
Chypre				
République tchèque		✓		✓
Estonie		✓		
Hongrie				
Lettonie		✓*		
Lituanie		✓*	EL	
Malte				
Pologne	✓		EL	✓
Roumanie				
Slovaquie	✓	✓		✓
Slovénie			EL	
Turquie				

Remarque: ✓ Adoptée, actuelle, ou en place.
 EL en cours d'élaboration.
 * Création de groupes de travail temporaires seulement.

Sources: AEE, 2001b; CRE, 2001.

Étapes suivantes

Ce rapport met en évidence une insuffisance considérable d'informations pour plusieurs indicateurs, ainsi que l'existence d'incohérences entre les données fournies aux différentes organisations internationales. Ces problèmes sont plus prononcés pour les pays en voie d'adhésion, mais les statistiques sont également souvent incomplètes ou de qualité médiocre pour les États membres actuels. Il est indispensable de mettre en place une action concertée entre les différentes organisations internationales afin d'améliorer les données et leur comparabilité. Les différents pays doivent aussi améliorer leur flux d'informations concernant le transport par voie ferrée, navigable, aérienne et par les modes non-motorisés (marche, cyclisme) vers ces organisations.

Un problème supplémentaire résulte du manque de buts ou d'objectifs clairs par rapport auxquels l'évolution des indicateurs peut être mesurée. Il n'est pas toujours certain que les buts/objectifs politiques actuels de l'UE soient transférables à ses nouveaux États membres. La communication concernant les objectifs environnementaux pour ce secteur, annoncée dans le Livre blanc sur la politique commune des transports, pourrait servir de forum pour débattre de ces problèmes.

TERM englobe une vaste étendue géographique, mais les ressources disponibles étant limitées, il semble, dès lors, nécessaire de concentrer les travaux ultérieurs sur un éventail moins large d'indicateurs et de réduire la fréquence des rapports pour accorder la priorité aux travaux relatifs aux données et évaluations.

Les fiches d'information détaillées sur les indicateurs TERM constituent le système d'information de référence de ce rapport; elles peuvent être téléchargées sur le site web de l'AEE: http://themes.eea.eu.int/Sectors_and_activities/transport/indicators

Documents sur la politique en matière de transports et d'environnement

Les trois principaux documents sur la politique de la Commission européenne connexe à TERM sont les suivants:

1. Stratégie de développement durable (SDD)
2. Sixième programme d'action pour l'environnement (6PAE)
3. Livre blanc sur la politique commune des transports (PCT)

Les priorités définies dans chacun de ces documents de politique, principalement en matière de transports, d'environnement et d'élargissement, sont brièvement exposées ci-après.

SDD Aux termes de cette stratégie, les pays en voie d'adhésion devraient être activement impliqués dans la mise en œuvre de la stratégie de développement durable. 'Assurer des transports écologiquement viables' est une des priorités stratégiques. Les conclusions du Sommet qui a adopté cette stratégie insistent sur le fait qu'une politique de transports écologiquement viables devrait s'attaquer à l'augmentation de la circulation.

6EAP Les trois actions principales du sixième programme d'action pour l'environnement sont les suivantes:

- la mise en œuvre effective de l'acquis communautaire dans l'environnement;
- l'adoption de politiques et méthodes permettant le développement durable, notamment par le biais de la promotion des évaluations environnementales stratégiques et de l'intégration des objectifs et politiques environnementaux dans d'autres secteurs;
- soutenir les solutions de rechange à la voie routière, notamment par le biais du mode de soutien financier communautaire;
- planifier soigneusement le transport routier pour éviter que les nouveaux développements ne portent préjudices aux villes et villages, à la nature ou à la flore et à la faune sauvages.

CTP Priorités du Livre blanc:

- mise en œuvre effective de l'acquis communautaire dans le transport;
- relier les infrastructures des pays en voie d'adhésion à celles de l'Union européenne et poursuivre le développement des infrastructures au sein des pays en voie d'adhésion;
- utiliser pleinement le réseau ferroviaire et le savoir-faire très développés existants pour rééquilibrer la part modale dans une Europe élargie.

Des informations complètes sur les objectifs et l'état d'avancement du processus d'élargissement peuvent être obtenues à l'adresse http://europa.eu.int/comm/enlargement/index_en.html

Agence européenne pour l'environnement

**Ouvrir la voie à l'élargissement de l'UE
Indicateurs de l'intégration des transports
et de l'environnement**

TERM 2002

Résumé

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés
européennes

2002 — 20pp. — 14.8 x 21 cm

ISBN 92-9167-531-8